Die Römische Armee auf dem *Oceanus*

Mnemosyne Supplements

HISTORY AND ARCHAEOLOGY
OF CLASSICAL ANTIQUITY

Series Editor

Jonathan M. Hall (*University of Chicago*)

Associate Editors

Jan Paul Crielaard (*Vrije Universiteit Amsterdam*)
Benet Salway (*University College London*)

VOLUME 433

The titles published in this series are listed at *brill.com/mns-haca*

Die Römische Armee auf dem *Oceanus*

Zur römischen Seekriegsgeschichte in Nordwesteuropa

von

Jorit Wintjes

TUTA SUB AEGIDE PALLAS · 1683 ·

BRILL

LEIDEN | BOSTON

Umschlagbild: Das römische Kastell Velsen 1 um 25 n. Chr. (© Graham Sumner).

The Library of Congress Cataloging-in-Publication Data is available online at http://catalog.loc.gov
LC record available at http://lccn.loc.gov/2019050296

Typeface for the Latin, Greek, and Cyrillic scripts: "Brill". See and download: brill.com/brill-typeface.

ISSN 2352-8656
ISBN 978-90-04-41441-9 (hardback)
ISBN 978-90-04-41442-6 (e-book)

Copyright 2020 by Koninklijke Brill NV, Leiden, The Netherlands.
Koninklijke Brill NV incorporates the imprints Brill, Brill Hes & De Graaf, Brill Nijhoff, Brill Rodopi, Brill Sense, Hotei Publishing, mentis Verlag, Verlag Ferdinand Schöningh and Wilhelm Fink Verlag.
All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, translated, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission from the publisher.
Authorization to photocopy items for internal or personal use is granted by Koninklijke Brill NV provided that the appropriate fees are paid directly to The Copyright Clearance Center, 222 Rosewood Drive, Suite 910, Danvers, MA 01923, USA. Fees are subject to change.

This book is printed on acid-free paper and produced in a sustainable manner.

In memoriam Pater Ubald (Hans) Brygier OFMCap
(1912–2005)

∵

Inhaltsverzeichnis

Vorwort VIII
Abbildungsverzeichnis IX
Abkürzungsverzeichnis X

1 Einleitung 1

2 Funktion und Bedeutung römischer *classes* 8

3 Roms Ausgreifen nach Westen und Norden 27

4 Die römischen Germanienfeldzüge 58

5 Die Invasion des Claudius und die Einrichtung der Provinz Britannien 82

6 Die Feldzüge des Agricola 106

7 Der Norden bis zum Schottlandfeldzug des Septimius Severus 125

8 Von Maximinus bis zum Ende des Britannischen Sonderreiches 159

9 Von Constantius Chlorus bis zum Ende römischer Herrschaft in Britannien 184

10 Infrastrukturelle Voraussetzungen 215

11 Transportoperationen 226

12 Amphibische Operationen 249

13 Zusammenfassung 265

Quellen- und Literaturverzeichnis 271
Personenregister (ohne antike Autoren) 313
Ortsregister 316
Register der militärischen Einheiten und Kommanden 320
Register der Feldzüge und militärischen Einzelereignisse 322
Quellenregister 325

Vorwort

Seit dem 3. Jh. v. Chr. ist der Aufstieg Roms untrennbar mit der Entwicklung zur zunächst führenden und dann einzigen Seemacht des Mittelmeers verbunden. Doch erst außerhalb des Mittelmeeres, in den Gewässern Nordwesteuropas, zeigt sich in der späten Republik und im frühen Prinzipat, daß Rom das gesamte Spektrum militärischer Operationen zur See einschließlich amphibischer Angriffsoperationen beherrschte; trotz ihrer Bedeutung ist die Geschichte dieser Operationen allerdings bislang nicht systematisch aufgearbeitet worden. Die vorliegende Arbeit, bei der es sich um eine gekürzte und überarbeitete Fassung meiner im Dezember 2012 an der Philosophischen Fakultät der Julius-Maximilians-Universität Würzburg eingereichten Habilitationsschrift handelt, stellt einen ersten Versuch dar, die Geschichte römischer Machtentfaltung zur See in Nordwesteuropa in ihrer Gesamtheit zu erfassen.

Ihre Entstehung verdankt sie verschiedenen Personen, ohne deren Unterstützung sie nicht in der jetzigen Form zustande gekommen wäre. Zu nennen sind hier zunächst die Mitgliedern des Fachmentorats, die die vorliegende Arbeit während ihrer Entstehung begleitet haben – zuvorderst meinen Doktorvater und akademischer Lehrer Herrn Prof. Karlheinz Dietz, der mich mit der faszinierenden Welt der römischen Marinegeschichte in Berührung gebracht hat; dann Herrn Prof. Boris Rankov, dessen Anregungen mein Bild römischer Seestreitkräfte wesentlich beeinflußt haben; Herrn Prof. Ernst Burgschmidt, der die Entstehung mit wertvollen Anregungen begleitet hat; sowie schließlich Herrn Prof. Rene Pfeilschifter, der die Leitung des Fachmentorats von Herrn Prof. Karlheinz Dietz übernahm und mir an seinem Lehrstuhl ideale Voraussetzungen bot, das Projekt abzuschließen.

Daneben schulde ich großen Dank Herrn Dr. Brian Dobson (+) und Herrn Prof. David Breeze für ihre Bereitschaft, immer wieder auch ungewöhnlichen Ideen Gehör zu schenken, sowie Herrn Dr. Konrad Goehl, der die dornige Aufgabe der Schlußkorrektur übernahm.

Dank gebührt schließlich meinem Vater, der vor vielen Jahren in einem kleinen Jungen die Liebe zur See weckte. Gewidmet ist die vorliegende Arbeit dem Andenken an meinen verstorbenen Onkel Herrn Militärdekan a. D. Pater Ubald (Hans) Brygier OFMCap.

Abbildungsverzeichnis

1 Nordwesteuropa – Übersichtskarte 28
2 Römische Operationen in spanischen Gewässern 30
3 Caesars Operationen in der Bretagne und im Kanalraum, 57–54 v. Chr. 46
4 Römische Operationen vor der Küste Germaniens, 12 v. Chr.–16 n. Chr. 59
5 Die Landung des Claudius 43 n. Chr. und die Errichtung der Provinz Britannien 83
6 Die Unternehmungen des Corbulo, 47 n. Chr. 95
7 Das römische Britannien, 60–68 n. Chr. 98
8 Die Feldzüge des Agricola 108
9 Die *limites* des römischen Britannien 127
10 Das römische Cumberland 129
11 Rohstoffabbau im römischen Britannien 140
12 Das römische Britannien unter den Severern 147
13 Septimius Severus in Schottland, 209–211 n. Chr. 153
14 Die Südostküste des römischen Britannien im späten 3. und frühen 4. Jh. 174
15 Das römische Britannien in der Spätantike 186
16 Das Vale of York und die Küsten Yorkshires in der Spätantike 204
17 Mögliche Transporterformationen 238
18 schematische Darstellung der Verlegung einer Legion über See 239
19 schematische Darstellung des Raumbedarfs der Transportgruppe bei Caesars erster Landung in Britannien, 55 v. Chr. 243

Abkürzungsverzeichnis

AE	Année Épigraphique
BMC	Coins of the Roman Empire in the British Museum
CIL	Corpus Inscriptionum Latinarum
CPL	Corpus Papyrorum Latinarum
FIRA	Fontes Iuris Romani Anteiustiniani
IAM	Inscriptions Antiques du Maroc
IDRE	Inscriptiones Daciae Romanae
IGRRP	Inscriptiones Graecae ad Res Romanas Pertinentes
ILS	Inscriptiones Latinae Selectae
PIR	Prosopographia Imperii Romani
PLRE	Prosopography of the Later Roman Empire
RE	Realencyclopädie der classischen Altertumswissenschaft
RGA	Reallexikon der Germanischen Altertumskunde
RIB	Roman Inscriptions of Britain
RIC	Roman Imperial Coinage
Tab. Vindol.	Vindolanda Tablets

KAPITEL 1

Einleitung

Die Auseinandersetzung mit römischen Seestreitkräften kann auf eine fast ebenso lange Geschichte zurückblicken wie die Erforschung der römischen Armee. Dabei ging schon im ausgehenden 16. Jh. das Interesse an den maritimen Aspekten römischer Machtentfaltung über die reine Ereignisgeschichte hinaus und richtete sich – bereits unter Einbeziehung epigraphischer Zeugnisse – auch auf organisatorische Aspekte; in der Mitte des folgenden Jahrhunderts setzte dann die eigenständige Erforschung des römischen Seewesens ein.[1] Bis heute wird dabei in der Regel das Ende der römischen Republik als wichtigste Zäsur in der römischen Seekriegsgeschichte angesehen. So wurde etwa pointiert bemerkt, die römischen Seestreitkräfte seien nach der Schlacht bei Actium zu einer besseren Küstenwache geschrumpft, da ihnen, abgesehen vom Schutz des allgemeinen Friedens zur See und der Abwehr von Piraten, keine weiteren Aufgaben mehr zugekommen seien.[2]

Tatsächlich unterscheidet sich die Geschichte römischer Seestreitkräfte in der Kaiserzeit auf den ersten Blick in der Tat deutlich von derjenigen der mittleren und späten Republik. So kann man beispielsweise auf organisatorischer Ebene die Einrichtung stehender *classes* durch Augustus und seine Nachfolger als eine gewisse Abkehr von bisherigen Praktiken einer anlaßbezogenen Flottenrüstung sowie als Angleichung an die ebenfalls permanent in Dienst stehenden Heereseinheiten verstehen. Auch hinsichtlich der Einsatzaufgaben römischer Seestreitkräfte kam es auf den ersten Blick zu deutlichen Veränderungen. Von Bürgerkriegssituationen einmal abgesehen fehlten nun Auseinandersetzungen mit Gegnern, die aufgrund einer mit dem römischen Reich annähernd vergleichbaren staatlichen Organisationsform ein ebenso vergleichbares Potential an Seestreitkräften hätten aufbringen können. Insofern führte insgesamt die schrittweise Umwandlung des Mittelmeeres in ein römisches

1 Eines der ältesten und bekanntesten Beispiele ist die 1598 erschienene Untersuchung „Admiranda sive De Magnitudine Romana" (Lipsius 1598) des niederländischen Philologen Justus Lipsius zu den römischen Seestreitkräften; Lipsius 1598, 21–28, wobei zur Diskussion der verschiedenen Dienstbezeichnungen in diesen Streitkräften unter anderem CIL X 3615 und CIL X 3625 herangezogen werden (Lipsius 1598, 23). Eine der ältesten Spezialuntersuchungen zum antiken Seewesen wurde 1654 von Jakob Scheffer vorgelegt (Scheffer 1654); auch er verweist bezüglich der Benennung der in Ravenna stationierten Einheiten auf verschiedene Inschriften, die sich allerdings nicht mehr identifizieren lassen (Scheffer 1654, 119).

2 Rodgers 1937, 538.

© KONINKLIJKE BRILL NV, LEIDEN, 2020 | DOI:10.1163/9789004414426_002

Binnenmeer dazu, daß die großen, in Ravenna und Misenum stationierten kaiserlichen Verbände in gesteigertem Maße zur logistischen Unterstützung des Heeres eingesetzt wurden. Gleichzeitig besaßen die misenatischen und ravennatischen Einheiten aufgrund des Umstandes, daß sie zu den wenigen weiterhin in Italien stationierten Militäreinheiten zählten, eine erhebliche politische Bedeutung und wurden immer wieder in inneren Auseinandersetzungen instrumentalisiert.[3] Hinsichtlich der Einsatzmuster trat die Flottenschlacht als zentrales Ereignis des Krieges zur See nach dem Sieg des Octavius bei Actium in den Hintergrund, während die römische Seekriegsgeschichte der mittleren und späten Republik noch in nicht geringem Maße vom Aufeinandertreffen großer Schlachtflotten geprägt war. Allerdings verschwand die Flottenschlacht keineswegs ganz aus der Geschichte, und auch für andere „klassische" Operationen von Seestreitkräften im Mittelmeerraum lassen sich nach der Schlacht bei Actium immer wieder Belege finden, von den Operationen der italischen *classes* im Bürgerkrieg des Vierkaiserjahrs bis hin zum Bürgerkrieg zwischen Constantinus und Licinius, in dem die Auseinandersetzung zur See im allgemeinen und ein großes Seeschlachtereignis im besonderen eine zentrale Rolle spielten. Letzteres fällt dabei keineswegs aus dem Rahmen einer ansonsten weitgehend friedlichen Geschichte des Mittelmeers, wie verschiedentlich behauptet worden ist,[4] sondern bildet vielmehr einen Höhepunkt einer auch in der Kaiserzeit immer wieder von militärischen Aktivitäten geprägten Geschichte römischer Seestreitkräfte.

Außerhalb des Mittelmeerraums zeigt sich ein etwas anders konturiertes Bild. Auch hier lassen sich mit der Einrichtung der dauerhaft in den Provinzen stationierten *classes* organisatorische Veränderungen zur republikanischen Zeit greifen, die mit denen im Mittelmeerraum vergleichbar sind. Die zum Teil intensive Aktivität jedoch, die römische Seestreitkräfte in der Kaiserzeit jenseits der Straße von Gibraltar entfalteten, knüpfte nahtlos an Einsatzmuster aus der späten Republik an, so daß hier eine Trennung in eine republikanische und eine kaiserzeitliche Seekriegsgeschichte reichlich willkür-

3 Zur Problematik weiterhin grundlegend Kienast 1966, 48–81.

4 Cf. etwa Reddé 1986, 3, der die Auseinandersetzung zwischen Constantinus und Licinius als: „la seule bataille navale digne de ce nom, après Actium" bezeichnet; zur ikonographischen Aufbereitung des Geschehens in der von Constantinus neugegründeten Metropole Konstantinopel cf. Radnoti-Alföldy 2004, insbesondere 81–83; bereits das Aufeinandertreffen römischer Seestreitkräfte unter dem Kommando des Venerianus und herulischer Schiffe im Jahr 267 in den Dardanellen (Hist. Aug. *Gall.* 13.7; cf. Goltz-Hartmann 2008, 285–286, Desbordes/Ratti 2002, 158, De Souza 1999, 222 sq. und PLRE 1.948 (Venerianus); ältere Literatur bei Reidinger 1955) könnte allerdings mit der Schlacht von Actium annähernd vergleichbare Dimensionen angenommen haben.

lich wäre. Der Einsatz römischer Seestreitkräfte besaß in der Einbindung in die Überwachung und Sicherung der Reichsgrenzen, der alltäglichen logistischen Unterstützung des römischen Heeres sowie der Verwendung im Rahmen großer Feldzugsunternehmungen drei wesentliche Schwerpunkte. Während jedoch die jüngere Forschung die im Mittelmeerraum stationierten Einheiten in verschiedenen Bereichen durchaus deutlich in den Blick genommen hat, wurde den übrigen römischen Seestreitkräften, die außerhalb des Mittelmeerraumes in Nordwesteuropa, auf den Flüssen Germaniens, an der Ostgrenze des Reiches sowie im Roten Meer zum Einsatz kamen, nicht in vergleichbarer Weise Aufmerksamkeit geschenkt. Unter diesen nehmen die – nach römischer Vorstellung – an den Küsten des *Oceanus* operierenden Einheiten und Verbände eine prominente Position ein. Insbesondere in diesem Raum war die See als Transportweg schon vor der Einrichtung der Provinz Britannien von zentraler Bedeutung, und Operationen römischer Seestreitkräfte konnten beeindruckende Ausmaße erreichen, wie etwa der Einsatz von mehr als 1.000 Schiffen durch Germanicus im Jahr 16 n. Chr. zeigt.

Das Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es daher, diesen Einsatz römischer Seestreitkräfte jenseits des Mittelmeerraumes eingehender in den Blick zu nehmen und einen ersten Versuch auf dem Weg zu einer Operationsgeschichte römischer Seestreitkräfte im außermediterranen Raum zu unternehmen. Die Konzentration auf die Operationsgeschichte führt dabei allerdings zu einer wichtigen Beschränkung der vorliegenden Arbeit: einzelne Aspekte der insgesamt vielgestaltigen römischen Seekriegsgeschichte bleiben in ihr weitgehend unberücksichtigt. Hierzu zählen vor allem Fragen nach Rechtsstellung, Rekrutierung und innerer Organisation des Personals der *classes*.[5] Auch die Verwendung römischer Seestreitkräfte auf Binnengewässern kann – wenn überhaupt – nur am Rande Berücksichtigung finden, da das Hauptaugenmerk auf dem Einsatz im Küstenvorfeld und auf hoher See liegt. Auch bleiben verschiedene allgemeine, mit dem verwendeten Schiffsmaterial verbundene technische Fragestellungen weitgehend außen vor. Statt dessen sollen die Einsätze römischer Seestreitkräfte im Mittelpunkt stehen, wobei diese umfassend und

5 Hinsichtlich operationstechnischer und logistischer Fragen erlaubt das zur Verfügung stehende Quellenmaterial vielfach nur eine Annäherung an die Einsatzmuster römischer Seestreitkräfte. Dabei stellt – im Vergleich zur Auseinandersetzung mit dem antiken Heerwesen – der Verlust des allergrößten Teils antiker Fachschriftstellerei zu nautischen Fragen jenseits der Periplusliteratur eine besondere Erschwernis dar, die bereits in byzantinischer Zeit beklagt wird, cf. Leo *taktika* const. 19.1–2. Zum Problem der Rechtstellung der Schiffsbesatzungen der italischen *classes* cf. Starr 1941, 66–74 mit einem Überblick über die ältere Literatur, die sich intensiv mit dem Problem auseinandergesetzt hat, sowie grundlegend Kienast 1966, 9–47; letztmalig ist die Diskussion von Reddé 1986, 474–486 zusammengefaßt worden.

über die Grenzen dauerhaft eingerichteter militärischer Einheiten wie der *classis Britannica* hinweg untersucht werden.

Die vorliegende Studie nimmt dabei zum ersten Mal den ozeanischen Operationsraum römischer Seestreitkräfte in seiner Gesamtheit in den Blick. Trotz zum Teil deutlicher regionaler Unterschiede etwa in der Beschaffenheit von Küsten, Häfen, Schiffsmaterial und anderer für den Einsatz von Seestreitkräften wichtiger Faktoren standen die einzelnen Regionen der Atlantik-, Kanal- und Nordseeküsten bereits in vorrömischer Zeit untereinander in engem Kontakt. Die Ausweitung der römischen Herrschaft über den gesamten Küsten- und Seeraum von der Straße von Gibraltar bis jenseits der Rheinmündung hat dann zu einer weiteren Vereinheitlichung geführt: So kann spätestens für die Zeit nach der Einrichtung der römischen Provinz Britannien von einem Großraum gesprochen werden, dessen primäres Kennzeichnungsmerkmal die Küstenlage am *Oceanus* ist. Dieser Raum läßt sich verhältnismäßig exakt umschreiben: Er reichte von der Straße von Gibraltar entlang der spanischen und französischen Atlantikküsten über den Kanal bis in die Nordsee und erstreckte sich bis zur östlichsten Grenze des römischen Herrschaftsraumes. Hier bietet sich die Elbemündung als Landmarke an, auch wenn römische Seestreitkräfte vereinzelt noch weiter ostwärts vordrangen. Mit der Eroberung Britanniens wurden dann auch die Gewässer um die britischen Inseln einbezogen; dabei erreichten die Römer mit den Orkney- und Shetlandinseln sowohl den nördlichsten Punkt des Seegebietes um die britischen Inseln als auch den ihrer Weltvorstellung nach nördlichsten Punkt der bewohnbaren Erde überhaupt.

Ebenso wie der Operationsraum läßt sich auch der Untersuchungszeitraum relativ klar umreißen. Am Anfang steht mit dem erstmaligen Eindringen römischer Seestreitkräfte in den Seeraum jenseits der Straße von Gibraltar im Jahr 206 v. Chr. ein konkretes Datum, und zwar im Zusammenhang mit dem Abfall der Stadt Gades von Karthago während des Zweiten Punischen Krieges. Der Zusammenbruch römischer Provinzialherrschaft an den Atlantik-, Kanal- und Nordseeküsten im Verlauf der ersten Hälfte des 5. Jhs. bildet das Ende des zu untersuchenden Zeitabschnittes. Vereinzelt zu beobachtende Aktivitäten an den Küsten Galliens in der zweiten Hälfte des 5. Jhs., die möglicherweise noch in römischen Konzepten des Einsatzes von Seestreitkräften wurzeln, sind nicht mehr Gegenstand dieser Untersuchung.[6]

Aus dem bislang Gesagten ergibt sich der Aufbau der vorliegenden Studie. Auf die Einleitung folgt zunächst eine Analyse der Zusammensetzung römi-

6 Haywood 1999, 84–86.

scher Seestreitkräfte. Sie wird zeigen, daß sich die römische Machtentfaltung zur See keineswegs ausschließlich auf die fest eingerichteten *classes* stützte. Vielmehr besaßen diese einen im alltäglichen Einsatz deutlich kleineren, aber präziser umrissenen Aufgabenbereich. Insbesondere im Rahmen von Großunternehmungen fanden sie aus zwei verschiedenen Quellen Ergänzung: zum einen konnte in der Vorbereitungsphase großer Feldzüge Schiffsmaterial in erheblichem Umfang von den beteiligten Heereseinheiten bereitgestellt werden, zum anderen besaß die Requirierung ursprünglich zivilen Schiffsmaterials im Einzelfall ebenso große Wichtigkeit. Auch wenn sich beide Fälle deutlich schlechter in den erhaltenen Zeugnissen greifen lassen, muß doch allein angesichts des Umfangs großer Feldzugsunternehmen davon ausgegangen werden, daß ihnen eine erhebliche Bedeutung zukam.

Gleichzeitig führt dieses Ergebnis zu zwei terminologischen Problemen. Zum einen erweist sich die immer noch häufig für *classis* verwendete Übersetzung „Flotte" als denkbar untauglich, da mit ihr die – aus der Seekriegsgeschichte der Neuzeit herrührende – Assoziation eines Großverbandes verknüpft ist. Daher wird in Analogie zur verbreiteten unübersetzten Verwendung der Begrifflichkeiten *ala* und *cohors* in der vorliegenden Untersuchung der Begriff *classis* nicht übersetzt. Zum anderen zeigt die Analyse des Charakters römischer Seestreitkräfte im allgemeinen und der in den Provinzen stationierten *classes* im besonderen, daß es sich bei dem in der Forschung immer wieder entweder direkt formulierten oder doch implizit vorausgesetzten Modell einer zweisäuligen Militärorganisation, in der sich die Armee auf der einen und die *classes* auf der anderen Seite gegenüberstanden,[7] um eine modernistische Konstruktion handelt, die den Realitäten römischer Militärorganisation nicht entspricht. So muß auch die Begrifflichkeit „Marine" als ausgesprochen unglücklich und somit wenig brauchbar gewertet werden, da an sie die Vorstellung einer organisatorisch eigenständigen Waffengattung geknüpft ist. In der vorliegenden Arbeit wird daher versucht, auf diese Begrifflichkeit ebenfalls so weit wie möglich zu verzichten.

Der anschließende Hauptteil arbeitet zunächst in insgesamt acht chronologisch weitgehend aufeinanderfolgenden Kapiteln die Operationsgeschichte römischer Seestreitkräfte in Nordwesteuropa auf. Obwohl ein chronologischer und auf die Ereignisgeschichte konzentrierter Ansatz zunächst antiquiert erscheinen mag, bietet er immerhin die erste eigenständige Aufarbeitung der gesamten römischen Seekriegsgeschichte des außermediterranen Raumes;

---

7 Cf. etwa Kromayer/Veith 1928, 614: „Er [sc. Agrippa] bildete ... die Hochseeflotten, analog dem stehenden Heere, als ständige Teile der gesamten Wehrmacht".

diese wurde in der Forschung bislang nicht als Einheit wahrgenommen und behandelt, sondern lediglich durch wenige Einzelstudien fallweise beleuchtet oder als Anhang der Seekriegsgeschichte des Mittelmeerraumes dargestellt. Zudem erlaubt der von der Verengung auf einzelne Perioden oder einzelne Einheiten losgelöste Gesamtblick auf die römische Seekriegsgeschichte in ihrer Gesamtheit eine neue Akzentuierung der römischen Militärgeschichte sowohl in der Frage nach der Herausbildung operativer Vorgehensweisen in der späten Republik und der frühen Kaiserzeit als auch in der Beurteilung der Leistungsfähigkeit der römischen Armee in der sogenannten Reichskrise und der gesamten Spätantike. In den letztgenannten Epochen, deren Behandlung zum Teil immer noch von Modellen geprägt ist, die von einem zeitweiligen oder dauerhaften Niedergang der militärischen Leistungsfähigkeit römischer Einheiten ausgehen, erweist sich die römische Militärgeschichte tatsächlich als offenbar weitaus komplexer. Neben unbestreitbaren Indikatoren für ein zeitweiliges Absinken der militärischen Schlagkraft an Land offenbart der Blick auf die römische Seekriegsgeschichte parallel zu dieser Entwicklung ein von den politischen Veränderungen des 3. und 4. Jhs. offenbar weitgehend unbeeinflußtes und gleichbleibend hohes Niveau römischer Militäradministration. So erweist sich beispielsweise nach der Mitte des 4. Jhs. die römische Armee einerseits immer wieder als nur unzureichend in der Lage, die Grenzen der germanischen Provinzen zu schützen, andererseits bereitet es Julian offenbar nur geringe Schwierigkeiten, zur gleichen Zeit eine amphibische Großunternehmung durchzuführen, die an Umfang und Komplexität denjenigen der späten Republik und frühen Kaiserzeit gleichkommt.

Die beiden abschließenden Kapitel nehmen schließlich zwei Einsatzformen eingehender in den Blick, die in der Operationsgeschichte römischer Seestreitkräfte in Nordwesteuropa besonders häufig anzutreffen sind; ihnen vorgeschaltet sind einige Überlegungen zu den infrastrukturellen Voraussetzungen des Einsatzes von Seestreitkräften im außermediterranen Raum. Hierbei handelt es sich zum einen um Transportoperationen, die der friedensmäßigen Verlegung von Truppen über See dienen, und zum anderen um amphibische Angriffsoperationen. Beide Einsatzformen haben zwar auf rein ereignisgeschichtlicher Ebene bereits durchaus Beachtung gefunden, den mit ihnen verbundenen organisatorischen Herausforderungen hat die Forschung bislang allerdings vergleichsweise wenig Beachtung geschenkt, was angesichts der großen Bedeutung insbesondere von Transportoperationen für die römische Seekriegsgeschichte ein wenig verwundert. Die vorliegenden Kapitel können dabei die Thematik von Transport- und amphibischen Operationen nicht erschöpfend behandeln, sondern sollen einen ersten Einblick in die mit der Durchführung derartiger Unternehmungen verbundenen Probleme bieten.

Insgesamt wird so ein Gesamtbild des Einsatzes römischer Einheiten zur See in Nordwesteuropa entstehen. Dieses kann aufgrund der oben genannten Einschränkungen nicht vollständig sein, und so versteht sich die vorliegende Studie ausdrücklich nicht als eine allumfassende Gesamtgeschichte römischer Seestreitkräfte traditionellen Musters. Sie soll vielmehr einem gerade in jüngster Zeit stärker in Bewegung geratenen Forschungsgebiet eine erste Arbeitsgrundlage für künftige Auseinandersetzungen mit der römischen Seekriegsgeschichte bieten.

KAPITEL 2

Funktion und Bedeutung römischer *classes*

Die vorliegende Studie kann sich nicht einer in verschiedene Flottenabteilungen gegliederten römischen Marine widmen, da es eine solche im römischen Reich nicht gegeben hat. Auch legt sie keinen Schwerpunkt auf einzelne Einheiten der römischen Armee wie beispielsweise die *classis Britannica* oder andere *classes*. Vielmehr stehen die Operationen aller derjenigen Teile des römischen Militärs im Mittelpunkt der Untersuchung, die auf See zum Einsatz kamen, da nur so ein echtes Gesamtbild römischer Machtentfaltung zur See in ihrer Einbettung in das römische Militärwesen entstehen kann.

Die Forschung identifiziert in der Regel sowohl die unter Augustus dauerhaft in Italien stationierten *classes* als auch die teilweise erst später entstandenen provinzialen *classes* traditionellerweise als Teil ein und derselben „römischen Marine“.[1] Dabei werden dieser im Rahmen des römischen Militärs wenn nicht alle, so doch der überwiegende Teil der Operationen von Seestreitkräften zugerechnet.[2] In jüngerer Zeit hat sich das Interesse dabei verstärkt auf Zuschnitt und Aufgabenbereich der einzelnen Einheiten gerichtet, wobei sich die Bildung zweier Lager abzeichnet. Während auf der einen Seite Operationen von Seestreitkräften in großem Umfang als „Flottenoperationen“ identifiziert werden,[3] bringen auf der anderen Seite einzelne Interpreten eine deutliche Skepsis hinsichtlich der Größe und der Leistungsfähigkeit der einzelnen *classes* zum Ausdruck.[4] Allerdings sind es weiterhin die *classes*, die nahezu ausschließlich im Mittelpunkt der Diskussion stehen.

Eine Fokussierung des Interesses auf die von den Römern als *classes* bezeichneten Einheiten ist angesichts ihrer vermeintlich leichten Identifizierbarkeit im epigraphischen Befund zwar verständlich;[5] eine genauere Betrachtung des

---

1 Cf. etwa Fiebiger 1894, 281–281, Kromayer/Veith 1928, 614, Starr 1941, 11, Thiel 1946, 25, Casson 1959, 209 (der prägnant von „a complex, finely organized navy“ spricht), Casson 1971, 141, Viereck 1975, 18, Reddé 1986, 488.

2 Dies gilt auch für Operationen von flußgebundenen Einheiten, cf. etwa Starr 1941, 142–143, der die umfangreichen Operationen des Jahres 5 n. Chr. der *classis Germanica* zuweist.

3 Cf. etwa Mason 2003, 105 für die *classis Britannica*.

4 Cf. Rankov 2002 für die *classis Britannica*, cf. auch Rankov 2005; vorsichtig Konen 2000, 351–369 zur *classis Germanica*.

5 Im literarischen Befund lassen sich provinziale *classes* kaum identifizieren; so verwendet Tacitus zwar häufiger den Begriff *classis* in den *annales* und den *historiae*, doch findet sich die konkrete Einheitenbezeichnung *classis Germanica* lediglich an einer Stelle zur präzisen

© KONINKLIJKE BRILL NV, LEIDEN, 2020 | DOI:10.1163/9789004414426_003

Einsatzes römischer Seestreitkräfte zeigt aber, daß mit einer solchen Konzentration wesentliche Aspekte römischer Operationen zur See ausgeblendet werden, so daß ein schlüssiges Verständnis von Rolle und Funktionsweise römischer Seestreitkräfte kaum mehr möglich erscheint. Denn tatsächlich speisten sich, wie oben bereits bemerkt, die von den Römern zum Einsatz gebrachten Schiffe und Mannschaften nicht etwa allein aus den in Italien und den Provinzen stationierten *classes*, sondern vielmehr aus insgesamt drei voneinander sehr verschiedenen Quellen.[6] Dabei kam den römischen *classes* zweifelsohne eine nicht geringe Bedeutung zu. So konnten sie in den Provinzen als ständig in Dienst stehende Einheiten ein Reservoir an nautischer Expertise bilden, das für die Durchführung von Großunternehmen unerläßlich gewesen sein dürfte; auch werden die Basen der provinzialen *classes* wichtige Stützpfeiler der marinelogistischen Infrastruktur dargestellt haben.

Eine im Einzelfall wenigstens ebenso große Wichtigkeit besaß daneben aber die Requirierung ursprünglich zivilen Schiffsmaterials, in den meisten Fällen vermutlich verbunden mit der Anwerbung ebenfalls ziviler Besatzungen. Dieser in der Überlieferung immer wieder bezeugte Vorgang hat bislang vergleichsweise wenig Beachtung gefunden,[7] auch wenn zwei direkt mit ihm verbundene Problemkomplexe für das Gesamtverständnis des römischen Militärwesens nicht geringe Relevanz besitzen. Zum einen stellt sich die Frage, wie eine temporäre Einbindung ursprünglich ziviler Elemente – zu denken wäre hier beispielsweise an Frachtschiffe samt ihrer zugehörigen Besatzung – in die Organisationsstruktur des römischen Heeres sowie in dessen Operationsabläufe in der Praxis konkret ausgesehen hat. Das vergleichsweise spärliche Quellenmaterial scheint nahezulegen, daß angeworbene Schiffe ziviler Herkunft mehrheitlich in größere Kontingente zusammengefaßt und nicht

---

Beschreibung des Aufgabenbereiches eines *praefectus* (Tac. *Hist.* 2.22.3: *Iulium Burdonem Germanicae classis praefectum astu subtraxit*; zu Iulius Burdo cf. PIR² 4.154, Pflaum 1950, 47, Konen 2000, 179–180, Zyromski 2001, 99); neben dieser Tacitusstelle wird die *classis Germanica* ansonsten in der literarischen Überlieferung lediglich an einer weiteren Stelle, und zwar in Hist. Aug. *Pert.* 2.2 als ein Kommando des Pertinax erwähnt. Ganz ähnlich verhält es sich mit der *classis Britannica*, die von Tacitus ebenfalls lediglich an einer Stelle in Tac. *Hist.* 4.79.3 erwähnt wird und in der übrigen literarischen Überlieferung keine Erwähnung findet; über andere Einheiten wie die *classis Syriaca* schweigt sich die literarische Überlieferung völlig aus.

6 Cf. Wheeler 2011, 122, der für Invasionsunternehmungen zu recht betont: „invasion fleets … had no connection with provincial fleets“.

7 Ein Beispiel bieten etwa die Vorbereitungen Caesars zu seinem Veneterfeldzug (Caes. Gall. 3.9.1); wichtige Überlegungen zu dieser Frage in Konen 2000, 79–88, die allerdings auf die Frage nach dem Einsatz von Flußschiffen zur logistischen Unterstützung römischer Militäreinrichtungen verengt sind.

in bereits bestehende Einheiten eingegliedert wurden; letzte Sicherheit läßt sich hier aber nicht erlangen.[8] Zum anderen wirft insbesondere im Zusammenhang länger andauernder militärischer Operationen der Rechtsstatus der direkt in diese involvierten Zivilpersonen – die beispielsweise zunächst nicht dem *ius militare* unterlagen – einige Fragen auf. Schiffsbesatzungen unterschieden sich dabei von anderen zivilen Personengruppen aus dem unmittelbaren Umfeld des römischen Heeres insofern, als die Möglichkeit, direkt in militärische Auseinandersetzungen verwickelt zu werden, insbesondere bei amphibischen Operationen groß gewesen sein muß. Es stellt sich zudem die Frage nach der rechtlichen Abwicklung derartiger Operationen, wenn die angeworbenen Mannschaften am Ende einer Feldzugssaison wieder entlassen wurden.[9]

Als dritte wichtige Quelle für Schiffsmaterial läßt sich schließlich die Neukonstruktion von Schiffen zu konkreten Anlässen ausmachen, für die sich ebenfalls zahlreiche Belege finden.[10] Auch diese Vorgänge haben in der Forschung vergleichsweise wenig Aufmerksamkeit erfahren. Dabei wird in den erhaltenen Zeugnissen die Bereitstellung neuen Schiffsmaterials vielfach mit Heereseinheiten in Verbindung gebracht.[11] Dabei zeigt der Personalbestand der römischen Legion, daß Heereseinheiten nicht nur Arbeitskräfte stellten, sondern den Bau – und nachfolgend auch den Betrieb – von Schiffen insgesamt eigenverantwortlich durchführen konnten: so zählt Tarrutienus Paternus sowohl Schiffszimmerleute als auch Steuermänner zu den *immunes* der Legion,[12] und Angehörige beider Gruppen sind inschriftlich als Mitglieder von Heereseinheiten belegt.[13] Daneben weisen auch einzelne Sachfunde deutlich

8 Caesar schweigt sich über die organisatorische Abwicklung der Eingliederung ziviler Schiffe und zivilen Personals aus; in seiner Darstellung sowohl des Veneterfeldzugs als auch der Landungen in Britannien wird nicht weiter zwischen Personal und Einheiten ziviler Herkunft und militärischem Personal geschieden.

9 Eine eingehendere Untersuchung dieses Problems, das außerhalb des Rahmens der vorliegenden Studie liegt, steht bislang noch aus, da sich die in Reddé 1986, 474–486 zusammengefaßte Diskussion bislang ausschließlich mit den Angehörigen der jeweiligen Einheiten beschäftigt hat.

10 Cf. etwa Caes. *Gall.* 3.9.1 (Vorbereitung des Veneterfeldzuges), Caes. *Gall.* 5.1.1 (Vorbereitung der zweiten Landung in Britannien), Tac. *Ann.* 2.6.1 (Vorbereitung des Feldzuges des Germanicus 16 n. Chr.).

11 Zwei in Mainz belegte *optiones navaliorum* (CIL XIII 6712, 6714) sind als Dienstgrade mit Aufsichtsfunktion in der Armee zugehörigen Werften (oder vergleichbaren, mit dem Unterhalt von Schiffen in Verbindung stehenden Installationen, wie Bootshäusern, cf. Höckmann 1984, 321) interpretiert worden, cf. auch Herz 1985, 425–426, Höckmann 1986, 409, Dolata 1994, 70, Nenninger 2001, 177.

12 Dig. 50.6.7.

13 Drei Beispiele sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt bekannt: ein *naupegus* der *legio XXII*

auf die Integration von Schiffen etwa in römische Legionen hin.[14] Aus dem Neubau von Schiffen in großer Zahl – und in einzelnen Fällen zudem in bemerkenswert kurzer Zeit – ergibt sich neben der Frage nach der hierzu notwendigen logistischen Unterstützung auch das Problem der Bereitstellung von Besatzungen. An dieser Stelle ist von Überschneidungen mit dem zuvor genannten Bereich der Rekrutierung von zivilen Seeleuten auszugehen. Blickt man auf Bauvorhaben wie die Bereitstellung hunderter Schiffe im Vorfeld der Feldzüge von Drusus und Germanicus, so wird klar, daß der hieraus entstehende Personalbedarf weder allein von den am Bau beteiligten Einheiten noch durch ein zusätzliches Zusammenziehen von Abteilungen aus anderen Einheiten hätte gedeckt werden können. So ließ beispielsweise Germanicus im Winter 15/16 n. Chr. rund 1.000 Schiffe bauen, bei denen es sich offenbar in nicht geringer Zahl um geruderte Schiffe handelte.[15] Nimmt man insgesamt eine durchschnittliche Besatzungsstärke von rund 30 Mann an, hätte dies allein für die neu bereitgestellten Schiffe Besatzungen in einer Stärke von insgesamt rund 30.000 Mann notwendig gemacht. Eine Rekrutierung von zusätzlichem Personal muß daher bei der Vorbereitung von Großunternehmen eine gängige Vorgehensweise gewesen sein, auch wenn über die Abläufe im Detail keine Informationen vorliegen.[16]

Wie schon bei der Requirierung von zivilem Schiffsmaterial müssen auch hier Mechanismen existiert haben, um dieses zusätzliche Personal nach dem Ende einer Großunternehmung wieder zu entlassen. Dazu schweigen sich die

---

Primigenia Pia Fidelis aus Mainz (CIL XIII 11861), ein M. Minucius Audens, *gubernator* der *legio VI* (RIB 653) sowie ein Aurelius Corbulo, *gubernator* der *legio XVI Flavia Firma* (P. Euphr. 11, cf. Feissel/Gascou 2000, 162–163).

14 Zu nennen sind hier etwa mit Legionsnamen gekennzeichnete Anker (*leg(io) XVI*, cf. Schumacher 1906, 24; *l(egio) V*, cf. Piepers 1974; *legio XXII*, cf. Stümpel 1974, 241) oder wohl aus der hohen Kaiserzeit stammende Ziegelstempel der *legio XXII* mit Schiffsdarstellungen, cf. Höckmann 1986, 409–410, sowie vergleichbare Ziegel aus dem 4. Jh., cf. Höckmann 1984, 321. Zur Problematik allgemein cf. auch Wesch-Klein 1998, 34–37.

15 Tac. *Ann.* 2.6.1. Da die Schiffe zur Versorgung des Heeres eingesetzt werden sollten, konnten die Besatzungen während des Feldzuges zudem kaum anderen Verwendungen zugeführt werden.

16 Caesars Anwerbung von Ruderern, Seeleuten und Steuerleuten (Caes. *Gall.* 3.9.1: *Caesar … remiges ex provincia institui, nautas gubernatoresque comparari iubet*) wirft möglicherweise – sofern die Formulierung nicht in erster Linie der Rhetorisierung des Textes geschuldet ist – ein Schlaglicht auf die Vorgehensweise bei der Rekrutierung zivilen Personals – demnach wären Ruderer auf der einen sowie qualifizierte Seeleute und Steuerleute auf der anderen Seite unterschiedlich behandelt worden; ob der Unterschied zwischen *institui* und *comparari* in erster Linie darauf zurückzuführen ist, daß die Ruderer ausgebildet werden mußten, oder aber andeutet, daß bei den Ruderern nicht nur auf rein freiwillige Anwerbungsmaßnahmen gesetzt wurde, läßt sich nicht entscheiden.

Quellen allerdings ebenso aus wie über den Verbleib der nicht als Folge von Kampfhandlungen oder widrigen Witterungsbedingungen verlorengegangenen Schiffe. Obwohl vor allem letztere bei einigen Unternehmungen zu signifikanten Verlusten führten,[17] muß doch insgesamt von einer jeweils erheblichen Vermehrung des Schiffsbestandes über das für den alltäglichen Handels- und Transportverkehr notwendige Maß hinaus ausgegangen werden. Über das Schicksal dieser Schiffe lassen sich nur Vermutungen anstellen, da belastbare Zeugnisse über diese Vorgänge fehlen. Denkbare Szenarien wären beispielsweise ein Abbau aller beweglichen Ausrüstungsgüter und eine anschließende Aufgabe des leeren Rumpfes,[18] eine Nutzung des leeren Schiffes als Teil einer Uferbefestigung oder im Rahmen anderer hafeninfrastruktureller Baumaßnahmen,[19] ein kompletter Abbau zur Materialrückgewinnung oder schließlich ein Abverkauf an zivile Nutzer.[20] Für die verschiedentlich in der Forschung geäußerte Auffassung, das bei derartigen Unternehmungen eingesetzte Schiffsmaterial habe den Grundstock für die Ausstattung provinzialer *classes* gebildet,[21] lassen sich dagegen keine Belege finden. Daher muß sich nicht nur die Erstellung großer Flotten für amphibische Operationen deutlich auf lokale und regionale Wirtschaftsabläufe ausgewirkt haben,[22] sondern auch die Abwicklung derartiger Unternehmungen nach Abschluß der militärischen Operationen.

Insgesamt stellen die römischen *classes* somit nur ein Element römischer Machtentfaltung zur See dar, und bereits ein Blick auf die quantitativen Verhältnisse zeigt, daß für ein Verständnis römischer Seemacht die Beschränkung auf die *classes* keineswegs ausreicht. Zudem bildeten diese in sich keineswegs eine homogene Gruppe: vielmehr bestanden deutliche Unterschiede zwischen den in Italien stationierten Einheiten und den in den Provinzen befindlichen

17 Cf. etwa Tac. *Ann.* 2.24.1.

18 Ein derartiges Vorgehen ist für die Mainzer Schiffsfunde vorgeschlagen worden (Rupprecht 1982, 24).

19 Ein berühmtes Beispiel für die Verwertung eines Schiffes als Teil einer Uferbefestigung ist die Versenkung eines Obelisk-Transporters durch Claudius beim Ausbau des Hafens von Ostia als Fundament für einen neuen Leuchtturm (Suet. *Claud.* 20.3).

20 In diesem Zusammenhang verdient P. Euphr. 11 Erwähung, ein auf das Jahr 232 datierter Vertrag zwischen einem *gubernator* der *legio XVI Flavia Firma* und zwei weiteren Personen über den Verkauf eines Flußschiffes, cf. Feissel/Gascou 2000, 157–163; ob es sich bei dieser Transaktion allerdings tatsächlich um den Abverkauf von nicht mehr benötigtem Armeematerial handelte, läßt sich nicht entscheiden.

21 So etwa Mason 2003, 105.

22 Eine mit den vorhandenen Zeugnissen nicht zu beantwortende Frage ist die nach den Auswirkungen der Anwerbung von qualifiziertem Schiffspersonal in großer Zahl auf die zivile Schiffahrt; sie muß allerdings erheblich gewesen sein.

classes. So muß bereits auf einer rein quantitativen Ebene die Diskrepanz zwischen den in Italien stationierten und den provinzialen *classes* enorm gewesen sein. Über die Schiffs- und Mannschaftsstärke der italischen *classes* lassen sich zwar nur Vermutungen anstellen,[23] einen wichtigen Hinweis liefert aber der Umstand, daß nicht nur Nero aus der misenatischen *classis* genügend Personal abziehen konnte, um eine Legion aufstellen zu können, sondern daß es auch Vespasian möglich war, im Folgejahr noch eine weitere Legion – vermutlich aus der ravennatischen *classis* – zu rekrutieren.[24] Dabei dürften sich diese mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nur aus den zur *classis* gehörigen Soldaten und nicht aus den Ruderern oder dem sonstigen Personal rekrutiert haben,[25] da beispielsweise die *legio I Adiutrix* in der ersten Schlacht von Bedriacum zumindest zeitweise einer erfahrenen Legion der Rheinarmee durchaus ebenbürtig war.[26] Gleichzeitig beeinträchtigte der Abzug von vermutlich deutlich mehr als 1–2.000 Soldaten aber offenbar keineswegs die Einsatzfähigkeit der misenatischen *classis*,[27] da sie im Vierkaiserjahr ebenfalls aktiv in Erscheinung trat.[28]

---

23 Cf. etwa Courtois 1939, 38–39, der für die italischen Einheiten insgesamt rund 300 Triremen annahm (was einer Mannschaftsstärke von rund 90.000 Mann entspricht), Starr 1941, 16–17, der für das Vierkaiserjahr für die misenatische *classis* eine Minimalstärke von deutlich über 10.000 Mann und rund 50 Triremen annahm (cf. auch Kienast 1966, 61; ähnlich auch Reddé 1986, 553–554 und Mason 2003, 30), Keppie 1996, 383, der für die beiden italischen *classes* von 15–20.000 Mann ausgeht. Umfang und Leistungsfähigkeit der ravennatischen *classis* werden gewöhnlich geringer eingeschätzt, cf. etwa Casson 1971, 141, Mason 2003, 60, der die Stärke der Einheit auf rund 6.000 Mann schätzt. Ob, wie häufig vermutet, die misenatische *classis* tatsächlich größer war als die in Ravenna stationierte Einheit, läßt sich nicht entscheiden, cf. Eck/Lieb 1993, 88. Aus der Spätantike liegt für das gesamte Schiffspersonal des Reiches mit 45.562 Mann eine äußerst präzise Zahl vor (Lyd. Mens. 1.27), deren Wert allerdings zweifelhaft ist. Le Bohec 1989, 36 hat den Gesamtumfang des Personals aller *classes* auf ungefähr 40.000 Mann geschätzt.

24 Tac. *Hist.* 1.6.2, Plut. *Galba* 15.3 (Aufstellung der späteren *legio I Adiutrix* durch Nero, cf. Kienast 1966, 61–62), Tac. *Hist.* 3.50.3, 55.1 (Aufstellung der *legio II Adiutrix* durch Vespasian, cf. Kienast 1966, 69–70).

25 Trotz der Bemerkung in Dig. 37.13.1, wonach *in classibus omnes remiges et nautae milites sunt*, darf doch nicht davon ausgegangen werden, daß Ruderer und seemännisches Personal eine Kampfausbildung hatten. Die Bedeutung der Bemerkung in Dig. 37.13.1 erklärt sich aus dem vorausgehenden Satz (*item nauarchos et trierarchos classium iure militari posse testari nulla dubitatio est*), der betont, daß auch seemännisches Personal dem *ius militare* unterliegt. Diese Betonung legt bereits nahe, daß dem eigentlichen Schiffspersonal ein wichtiges äußeres Zeichen fehlte, nämlich das Tragen von Waffen.

26 Tac. *Hist.* 3.13.1.

27 Über die Mannschaftsstärke der späteren *legio I Adiutrix* liegen zwar keine Informationen vor, aber selbst wenn man davon ausgeht, daß die Legion ursprünglich deutlich unter Sollstärke aufgestellt worden war, wird sie kaum über weniger als ein Drittel der Mannschaftsstärke einer regulären Legion verfügt haben können.

28 Tac. *Hist.* 1.87; cf. Kienast 1966, 63–64. Zu bedenken ist hierbei allerdings, daß nicht

Unter Berücksichtigung des Umstandes, daß Soldaten in den beiden *classes* zahlenmäßig eine deutliche Minderheit darstellten, wäre ein Gesamtumfang der in Italien stationierten Flotteneinheiten von bis zu 40.000 Mann sehr wohl denkbar.[29] Das Kommando über eine der beiden in Italien stationierten *classes*, bei denen es sich damit wohl um die mit Abstand größten Verbände der römischen Militärorganisation handelte, war demgemäß auch von einer entsprechenden Bedeutung. Diese läßt sich an der Stellung innerhalb der ritterlichen Laufbahn sowie der zugehörigen Besoldung ablesen und war neben der Mannschaftsstärke der Flotten sicherlich auch auf den Umstand zurückführen, daß die beiden *classes* aus Misenum und Ravenna zu den wenigen in Italien stationierten Militäreinheiten gehörten. Für nicht wenige der bekannten Präfekten bildete das Kommando über eine der kaiserlichen *classes* den Höhepunkt einer erfolgreichen Karriere.[30]

Im Unterschied dazu waren die bekannten Präfekturen der in den Provinzen stationierten *classes* dagegen zumeist unmittelbar nach den militärischen Ritterämtern eingeordnet und gehörten so noch zu den frühen Stationen der Ritterlaufbahn.[31] Das Kommando über eine provinziale *classis* konnte damit zwar eine Stufe auf dem Weg hin zu einem der höchsten Reichsämter sein, es handelte sich aber offenkundig noch nicht um eine besonders herausgehobene Position.[32] Dabei können gerade die lediglich mit 60.000 Sesterzen besolde-

---

bekannt ist, ob zwischen der Aushebung der Flottenlegion durch Nero und dem Einsatz der Flotte gegen die gallische Südküste substanzielle Verstärkungen des Flottenpersonals stattfanden; die literarische Überlieferung schweigt hierüber, eine derartige Verstärkung ist aber nicht auszuschließen.

29 Pol. 1.26.7 belegt ein Verhältnis von Kampfpersonal zu seemännischem Personal von rund 1 zu 3; eine Notiz des Plinius, wonach die Besatzung einer Quinquereme rund 400 Mann Besatzung umfaßte (Plin. *nat.* 32.1.4), legt die Vermutung nahe, daß sich hieran in der Kaiserzeit nur wenig änderte. Ausgehend von einem Abzug von wenigstens 2.000 Mann unter Nero und einer weiterhin fortexistierenden Leistungsfähigkeit im Rahmen der othonianischen Operationen gegen die Vitellianer – für die Kampfpersonal in mindestens vergleichbarer Stärke anzusetzen ist – käme allein für die misenatische *classis* eine Gesamtstärke von wenigstens 4–5.000 Mann Kampfpersonal und 12–15.000 Mann Ruderer und seemännischem Personal zusammen, zu denen noch administratives Personal sowie zugehörige Nichtkombattanten zu zählen sind. Eine Gesamtstärke von mehr als 20.000 Mann für die misenatische *classis* allein erscheint daher durchaus plausibel.

30 Zur Bedeutung des Kommandos über die italischen *classes* cf. Zyromski 2001, 32–33. Cf. auch Pflaum 1950, 254.

31 Cf. Zyromski 2001, 37–39.

32 Ein Beispiel für eine derartige Karriere ist der in CIL VI 41277 (= CIL XIV 4468–4470) bezeugte Anonymus, dessen Laufbahn ihn über ein Kommando über die *classis Flavia Pannonica* schließlich zum Amt des *praefectus annonae* führte; cf. zu diesem Anonymus Zyromski 2001, 129–130 mit weiterer Literatur; für weitere Beispiele cf. Zyromski 2001, 32.

ten Präfekturen der *classes Alexandrina*, *Moesica*, *Pannonica* und *Syriaca* an Ansehen das in gleicher Art und Weise besoldete Kommando über eine *ala miliaria* kaum wesentlich übertroffen haben,[33] welches dem Kommando über eine *classis* unmittelbar vorausgehen konnte.[34] Auch bei den mit 100.000 Sesterzen besoldeten Kommanden über die *classes Britannica* und *Germanica* handelte es sich noch um Anfangsämter der prokuratorischen Laufbahn.[35] Selbst ein Kommando über mehrere *classes* nacheinander oder gleichzeitig mußte nicht notwendigerweise den Höhepunkt einer ritterlichen Laufbahn bilden,[36] wenn auch die Verbindung mehrerer *classes* zu einem Kommando die Ausnahme gewesen zu sein scheint.[37] Insgesamt zeigt sich damit ein deutlicher Unterschied zu den in Italien stationierten Flotteneinheiten, der in der Forschung auch entsprechende Aufmerksamkeit gefunden hat.[38]

Weniger Beachtung ist allerdings den sich daraus für den Personal- und Schiffsbestand der provinzialen *classes* ergebenden Konsequenzen geschenkt worden. Zwar sind die Informationen über die Stärke der einzelnen *classes* äußerst dünn gesät,[39] doch auch wenn jede nähere Eingrenzung angesichts des

---

33 Zur Besoldung cf. Domaszewski 1908, 153, 161, Starr 1941, 107, Kienast 1966, 42–43, Zyromski 2001, 32–33; cf. auch Domaszewski 1908, 141 und Dobson 1974, 408.

34 Cf. das Beispiel des Sex. Cornelius Dexter, der nach einem Kommando über die *ala I Augusta Gemina Colonorum* (CIL VIII 8934; zur Einheit cf. Spaul 1994, 92–93) während des Bar-Kochba-Aufstandes *praefectus classis Syriacae* wurde, cf. PIR[2] 316, Zyromski 2001, 88–89 mit weiterer Literatur.

35 Zur Besoldung cf. Pflaum 1950, 235, cf. auch Żyromski 2001, 12.

36 Cf. das Beispiel des Q. Baienus Blassianus, der nach einem Kommando über die *classis Britannica* sowie die *classis praetoria Ravennas* schließlich zum *praefectus annonae* und *praefectus Aegypti* (CIL XIV 5341 = XIV 5383 = XIV 5406) aufstieg, cf. PIR[2] 1.366, Zyromski 2001, 78–79 mit weiterer Literatur, Spaul 2002, 47.

37 Zyromski 2001, 44–46.

38 Zuletzt hat Żyromski 2001, 33 formuliert: „We come to the conclusion that there was great difference in status between the Italian and the provincial fleets (in favor of the Italian ones)".

39 Neben Lyd. Mens. 1.27 ist verschiedentlich Zos. 2.22.1–2 aus dem Zusammenhang des Bürgerkrieges zwischen Constantinus und Licinius (Λικίννιος δὲ … διέπεμπεν ἀγγέλους κατὰ τὰ ἔθνη πλοῖα πολεμικὰ καὶ δυνάμεις πεζάς τε καὶ ἱππικὰς εὐτρεπεῖς ποιῆσαι κελεύων. Καὶ σὺν παντὶ τάχει τριήρεις ἐξέπεμπον οἱ Αἰγύπτιοι μὲν ὀγδοήκοντα, Φοίνικες δὲ τὰς ἴσας, Ἴωνες δὲ καὶ Δωριεῖς οἱ ἐν τῇ Ἀσίᾳ ἑξήκοντα, Κύπριοι δὲ τριάκοντα καὶ Κᾶρες εἴκοσι, Βιθυνοὶ δὲ τριάκοντα, καὶ πεντήκοντα Λίβυες) bemüht worden, um zu einer Einschätzung der Stärke verschiedener provinzialer *classes* zu gelangen (cf. Kienast 1966, 129–130, Reddé 1986, 553–554). Dabei ist allerdings zu beachten, daß Zosimus nicht von Einheiten spricht, und daß sich das von Kienast als Indiz für eine Ausrüstung bestehender Schiffe gewertete εὐτρεπεῖς ποιῆσαι (Kienast 1966, 130) sowohl auf die πλοῖα πολεμικὰ als auch die δυνάμεις πεζά bezieht, insofern also kaum als verläßlicher Indikator für den spezifischen Charakter der maritimen Vorbereitungen des Licinius gewertet werden kann. Schließlich war die schnelle Bereitstellung

völligen Fehlens belastbarer Hinweise hypothetisch bleiben muß, wird man doch – anders als in der Vergangenheit verschiedentlich vorgeschlagen[40] – annehmen müssen, daß die Mannschaftsstärke einer *classis* diejenige einer Legion im Normalfall wohl deutlich unterschritten haben muß. Daraus ergibt sich zwangsläufig ein zahlenmäßig begrenzter Schiffsbestand für die einzelnen *classes*,[41] so daß diese, blickt man von den kaiserlichen *classes* her, keineswegs als maritime Großverbände verstanden werden dürfen. Allein schon aufgrund ihrer Größe können sie für die selbständige Durchführung von Großaufgaben etwa im Rahmen kaiserlicher Feldzüge daher nicht geeignet gewesen sein.

Der Blick auf einige erhaltene Nachrichten über die in den Provinzen stationierten *classes* zeigt zudem, daß neben diesem quantitativen Unterschied auch ein funktionaler bestanden haben muß. Am deutlichsten läßt sich dies am Beispiel der in Seleucia Pieria stationierten Einheiten erkennen. Seleucia besaß als Hafen Antiochias in der römischen Kaiserzeit zentrale Bedeutung für die römische Heereslogistik; der größte Teil des Nachschubs für das Heer des Ostens sowie anfallende Vorbereitungen für große kaiserliche Feldzüge müssen über diesen Hafen abgewickelt worden sein, was ihn zu einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte im gesamten Reichsosten machte.[42] Die Vermutung, die

---

von Schiffsraum auch im 4. Jh. von römischen Militäreinheiten ohne Probleme zu bewerkstelligen, cf. etwa den Bau von Schiffen zur Vorbereitung amphibischer Operationen im Rheindelta unter dem späteren Kaiser Julian (Jul. *ep. ad Ath.* 279d–280c; cf. daneben Lib. *or.* 18.82–87, Amm. Marc. 18.2.3–4, Eun. *Hist.* 12 M, Zos. 3.5.2).

40 Cf. etwa Mason 2003, 30, der für die *classis Britannica* mehr als 5.000 Mann ansetzt.

41 Setzt man für eine der auf See operierenden *classes* einen Personalbestand von maximal 4.000 Mann an (ungefähr die doppelte Gesamtmannschaftsstärke einer *ala miliaria*), von dem kaum mehr als 3.500 Mann tatsächlich auf See zum Einsatz gekommen sein dürften, und eine (angesichts des Umstandes, daß für diese Einheiten neben kleineren Liburnen vereinzelt auch Triremen belegt sind, für die *classis Alexandrina* AE 1927, 180, für die *classis Britannica* CIL XIII 3564) durchschnittliche Besatzungsstärke von 100 Mann (über die Besatzungsstärke von Liburnen besteht in der Forschung keine Einigkeit; ausgehend von den in Dover ausgegrabenen Kasernenblöcken hat Philp 1981a, 102 eine Stärke von 64 Mann vorgeschlagen, cf. aber Konen 2000, 225–226, der in den Kasernenblöcken Unterkünfte der Ruderer vermutet hat, was für eine Gesamtbesatzungsstärke von bis zu 100 Mann sprechen würde), hätte eine *classis* über maximal 35 Kriegsschiffe verfügen können.

42 Zu Seleucia allgemein cf. Chapot 1907, Honigmann 1923, Seyrig 1939, Berchem 1985, Reddé 1986, 236–241, Held 2002, 240–241; zur Veränderung der Küstenlinie cf. Erol/Pirazzoli 1992, 320–321. Das Stadtgebiet ist bislang bis auf einige Erkundungen während der Grabungskampagnen im benachbarten Antiochia (Stillwell 1941, 31–34) sowie Surveys in jüngerer Zeit (Uggeri 2006, 159–166 mit Figg. 14–16; Uggeri 2009, 187–190; de Giorgi 2016, 135–147) vergleichsweise wenig erforscht. Zur *classis Syriaca* cf. Starr 1941, 114–117, Thomsen, 1951, 73–89, Kienast 1966, 87–97, Saddington 2001, Konen 2003, Wintjes 2017.

an den Küsten Syriens operierende *classis Syriaca* habe dort ihren Hauptstützpunkt gehabt, ist – auch angesichts des Fehlens eines Hafenplatzes vergleichbarer logistischer Bedeutung an der übrigen nördlichen Levanteküste – sehr plausibel und von der Forschung weitestgehend akzeptiert worden.[43] Wirklich belastbare Hinweise auf die Nutzung Seleucias als Basis durch die *classis Syriaca* stehen allerdings bislang noch aus. Aus Seleucia liegt eine kleine Zahl an Grabsteinen von Angehörigen der *classis Syriaca* vor, neben denen auch Grabsteine von Angehörigen der italischen *classes* gefunden wurden.[44] Hierbei handelt es sich gleichfalls um eine verhältnismäßig geringe Zahl an Inschriften, die aber immerhin größer ist als die der Grabsteine der *classis Syriaca*. Diese Steine weisen auf eine in Seleucia stationierte Abteilung der italischen Flotten hin, deren Anwesenheit im Jahr 166 n. Chr. durch einen zufällig erhaltenen Kaufvertrag zwischen verschiedenen Angehörigen der misenatischen *classis* direkt bezeugt ist.[45] In Seleucia oder in der unmittelbaren Nähe muß sich demnach zuminest zeitweise ein Kastell befunden haben, das einem zahlenmäßig signifikanten Kontingent der kaiserlichen Flotten als Basis diente.[46] Eine entsprechende Anlage wird mutmaßlich auch für die *classis Syriaca* existiert haben, ohne daß allerdings bislang Spuren von ihr entdeckt worden wären.

Die parallele Stationierung von Teilen der italischen Flotten und einer provinzialen *classis* an ein und demselben Ort wirft die Frage nach den Gründen für dieses Vorgehen auf. Angesichts des hohen Mannschafts- und Schiffsbestandes der misenatischen *classis* können diese nicht nur in einer zahlenmäßigen Verstärkung der in Seleucia stationierten Seestreitkräfte zu suchen sein, denn eine solche wäre durch eine Vergrößerung der dort stationierten Abteilung der misenatischen Flotte einfacher zu erreichen gewesen. Die Stationierung zweier verschiedener Einheiten hingegen muß, hätte sie rein zum Zwe-

43 So etwa Starr 1941, 115, Kissel 1995, 72–74 oder besonders pointiert Uggeri 2006, 151, der in Seleucia „una delle basi principali della flotta militare romana“ sieht. Vorsichtiger dagegen Ferrero 1884, 70, der zwar in der *classis Syriaca* eine zahlenmäßig sehr große Einheit mit weitverzweigten Operationsräumen sieht, aber nur allgemein von „porti della Siria“ sowie „porti dell'Asia Minore, della Grecia e delle isole dell'Egeo“ (Ferrero 1884, 70) spricht.

44 Cf. dazu Kienast 1966, 93, Berchem 1985, 64, Konen 2003, 39.

45 FIRA 132 (= CPL 120), 26–28.

46 Allein in dem genannten Kaufvertrag sind die Trieren *Tigris*, *Virtus*, *Providentia*, *Liber Pater* und *Salus* genannt (diese sind als Schiffsnamen der *classis Misenensis* auch sonst belegt: *Tigris* – CIL X 3440a, CIL X 3443, CIL XI 3737, InscrIt I 1 17; *Virtus* – CIL VI 3137; *Providentia* – CIL X 3636; *Liber Pater* – AE 1996, 425), die bei einer durchschnittlichen Besatzung von rund 300 Mann pro Schiff insgesamt bereits eine Mannschaftsstärke von 1.500 Mann bedeuteten. Insgesamt sind auf den in Seleucia aufgefundenen Inschriften der *classis Misenensis* insgesamt 13 Kriegsschiffe belegt; für eine Gleichzeitigkeit dieser Zeugnisse gibt es allerdings keine belastbaren Belege.

cke der Erhöhung der Truppenstärke stattgefunden, im alltäglichen Betrieb zwangsläufig zu Problemen der Interoperabilität und den damit verbundenen Reibungsverlusten geführt haben. Insbesondere der Aufbau einer belastbaren Kommandostruktur, ohne den ein derartiger Verbund aus einer Abteilung einer der in Italien stationierten *classes* und einer provinzialen *classis* nicht einsatztauglich wäre, hätte in der alltäglichen Praxis vermutlich nicht geringe Probleme mit sich gebracht. Es stellt sich überhaupt die Frage, welchen sinnvollen Beitrag die *classis Syriaca*, die offenbar zu den kleineren provinzialen *classes* zählte, im Rahmen der normalen Operationen der italischen *classes* denn hätte erbringen können. Die Lösung für die Frage nach dem Sinn einer derartigen Doppelstationierung kann somit nicht in einer rein quantitativen Vermehrung der römischen Seestreitkräfte in Seleucia zu suchen sein. Der Grund für das römische Vorgehen muß vielmehr in unterschiedlichen Einsatzaufgaben der beiden Einheiten gesucht werden.

Tatsächlich weisen die bereits festgestellten Unterschiede zwischen den kaiserlichen Flotten auf der einen Seite und den provinzialen *classes* auf der anderen auf deutlich unterschiedliche Funktionen hin. Wie bereits erwähnt, müssen Großoperationen im Rahmen der Möglichkeiten der kaiserlichen *classes* gelegen haben, während dies insbesondere bei den kleineren provinzialen *classes* nahezu auszuschließen ist. Entsprechend scheint sich das Schiffsmaterial dahingehend unterschieden zu haben, daß sich die provinzialen *classes* weitgehend aus leichteren Liburnen zusammensetzten, während die italischen *classes* mehrheitlich mit Trieren ausgestattet waren, zu denen neben leichteren Liburnen auch noch größere Kriegsschiffe in nicht geringer Zahl traten.[47] Auch die bereits erwähnten Kommanden über mehrere *classes* weisen auf einen funktionalen Unterschied zwischen den in Italien stationierten *classes* und den provinzialen *classes* hin, denn letztere finden sich hier nie an der Seite von Abteilungen der italischen *classes*. Insgesamt werden somit im Rahmen römischer Seestreitkräfte den in den Provinzen stationierten *classes* andere Einsatzaufgaben zugefallen sein als den *classes* aus Misenum und Ravenna.

Hinsichtlich der operativen Funktionen der römischen *classes* der Kaiserzeit lassen die vorhandenen Indizien nur ein unscharfes Bild zu, das es aber immerhin ermöglicht, die Unterschiede zwischen den in Italien stationierten und den provinzialen Einheiten zu erkennen. So weisen für die italischen *classes* sowohl der große Personal- und Schiffsbestand als auch der Umstand, daß

47 Cf. etwa Starr 1941, 108, Kienast 1966, 120–121. Es ist allerdings zu beachten, daß der epigraphische Befund kaum wirklich belastbar ist, da zwar für die misenatische *classis* eine vergleichsweise große Zahl an Inschriften, die Schiffsnamen und -typ angeben, erhalten sind, bei den provinzialen *classes* aber insgesamt nur vereinzelt Zeugnisse vorliegen.

ein substantieller Teil des letzteren sich aus Trieren oder größeren Schiffen zusammensetzte, auf Hochseeoperationen oder großmaßstäbliche amphibische Unternehmungen.[48] Dabei legen die in Seleucia bezeugten *castra* insbesondere eine Involvierung der italischen *classes* in die Nachschuborganisation des Ostheeres nahe, wobei Details wie die Frage, ob die Einheiten selbst zum Transport von Truppen und Nachschub benutzt wurden, oder ihnen, wie verschiedentlich in der Forschung vorgeschlagen, eher Schutzaufgaben im Rahmen eines Konvoidienstes zukamen,[49] im Dunkeln bleiben. Für einen ständigen Einsatz im unmittelbaren Küstenvorfeld hingegen scheinen provinziale *classes* mit mehrheitlich leichteren Liburnen besser ausgerüstet gewesen zu sein. Derartige Operationen dürften sich nicht zuletzt gegen lokale Formen von Piraterie gerichtet haben. Zwar hatten die Römer bei der Bekämpfung organisierter Piraterie großen Maßstabs bereits in der Republik beträchtliche Erfolge erzielt, als deren Folge die zentralen Kommunikationswege zur See seit dem Ende der Republik weitgehend gefahrlos genutzt werden konnten. Doch mit der Eindämmung der Piraterie war die Kriminalität zur See insbesondere auf unterster Ebene keineswegs völlig beseitigt – Überfälle auf Fischerboote oder Fähren werden ähnlich wie Wegelagerei an Land durchaus alltägliche Phänomene gewesen sein.[50] Um gegen diese Formen von Piraterie vorzugehen, bedurfte es einer kontinuierlichen Überwachung der Küstenlinien sowie einer beständigen Demonstration von Präsenz in Küstenorten in ähnlicher Art und Weise, wie dies zu den Alltagsaufgaben römischer Reitereinheiten an den Reichsgrenzen zählte.[51]

Insgesamt lassen sich somit die in den Provinzen stationierten *classes* als von den italischen *classes* hinsichtlich Größe, Schiffsausstattung und Einsatz-

48 Zu nennen sind hier etwa die Unternehmungen im Rahmen des Bürgerkrieges des Jahres 70 (Tac. *Hist.* 1.87), bei denen in einer amphibischen Operation die misenatische *classis*, verstärkt durch Abteilungen der städtischen Kohorten und der Prätorianer, in der Gallia Narbonensis gegen Vitellius operieren sollte.

49 Für die *classis Alexandrina* haben dies etwa Lesquier 1918, 100–101, Starr 1941, 112, Mason 2003, 19 vorgeschlagen. Abgesehen davon, daß die Feststellung von Kienast 1966, 86 bezüglich des Mangels sicherer Zeugnisse für diese Interpretation immer noch Gültigkeit besitzt, erscheint die Annahme eines Überfalls von Piraten auf große Getreidetransporte als wenig plausibel; auch Überfälle auf Truppen- oder offizielle Nachschubtranporte dürften angesichts der suizidären Natur eines derartigen Unterfangens auszuschließen sein. Zu Recht hat Kienast 1966, 85–86 dagegen für die *classis Alexandrina* Küstenüberwachungsaufgaben insbesondere im schwer zugänglichen Nildelta angenommen. Cf. zur *classis Alexandrina* daneben Modrzejewski/Zawadzki 1970, Palme 1994, 89–92.

50 Cf. De Souza 1999, 204–210.

51 Cf. Wintjes 2016, 18–21. Zu den alltäglichen Aufgaben römischer Reitereinheiten cf. Corby 2002, 106–107.

zweck deutlich zu unterscheidende Einheiten identifizieren. Hieraus ergeben sich drei wesentliche Konsequenzen: zunächst findet durch diesen Befund das sich bereits aus einer sehr oberflächlichen Analyse römischer Marineoperationen ergebende Bild einer gemischten Zusammensetzung der beteiligten Seestreitkräfte eine weitere Bestätigung. Bei Großunternehmungen konnten die provinzialen *classes* einen zahlenmäßig nur sehr geringen Teil stellen. Dieser dürfte gleichwohl gerade aufgrund der in den *classes* versammelten nautischen und operativen Kenntnisse von vergleichsweise großer Bedeutung gewesen sein. So ist in diesem Zusammenhang etwa die Verteilung von besonders erfahrenem Personal auf requirierte oder neu erbaute Schiffe oder aber die gruppenweise Zusammenfassung einer größeren Zahl von Einheiten unter der Führung eines einer *classis* angehörigen Schiffes denkbar.

In einem zweiten Schritt führt die Annahme, provinziale *classes* seien der Größe nach mit anderen Auxiliarverbänden durchaus vergleichbar gewesen, auf die Frage nach der Existenz weiterer Einheiten römischer Seestreitkräfte außerhalb der inschriftlich belegten *classes*. In dieser Frage hat die Forschung in der Vergangenheit große Zurückhaltung an den Tag gelegt.[52] Zunächst muß hier methodisch ganz jenseits inhaltlicher Überlegungen zu Größe und Einsatzzweck provinzialer *classes* angemerkt werden, daß die absolute Zahl der vorhandenen Belege für einige dieser Einheiten äußerst gering ist. Entsprechende Wendungen der Überlieferung hätten somit leicht sämtliche Spuren einer *classis* tilgen können. Die Abwesenheit – oder im Falle nur einmal belegter Einheiten geringe Belastbarkeit – entsprechender Zeugnisse hat für sich allein genommen daher nur geringen Aussagewert. Die Vermutung, *classes* seien seegestützte Auxiliarverbände gewesen, läßt vielmehr die Existenz weiterer vergleichbarer Verbände, die bislang noch nicht bekannt geworden sind, sehr wohl möglich erscheinen.

Ferner zeigt ein Blick über die *classes* hinaus, daß römische Machtentfaltung zur See keineswegs auf diese Formationen beschränkt war. Vielmehr lassen sich in organisiertem Küstenschutz oder den auf dem Nil bezeugten Flußpolizisten andere Organisationsformen römischer Seestreitkräfte greifen, die ebenfalls in die Durchführung von Großunternehmungen involviert gewesen sein dürften.[53] Auch die Existenz von Einheiten, in denen Elemente von Land- und Seestreitkräften miteinander verbunden waren, läßt sich nicht völlig aus-

---

52 So etwa zur nur in CIL VIII 7030 belegten *classis Nova Libyca*, cf. Konen 2003, 40–42, aber Kienast 1966, 117–120.

53 Zum Kommando der *potamophylacia* cf. Schwartz 1891, Lesquier 1918, 101, Starr 1941, 113, der sie im Verlauf des 2. Jhs. in der *classis Alexandrina* aufgehen sieht (ebenso Reddé 1986, 289–290, Palme 1994, 89), Kiessling 1953, Kienast 1966, 84–86.

schließen, auch wenn der bei einigen Auxiliareinheiten zu findende Beiname *Classica* oder *Classiana* nicht als direkter Hinweis hierauf gewertet werden kann, sondern eher auf die ursprüngliche Herkunft der personalen Erstausstattung der Einheit hindeutet.[54] Die flexible Organisation von Kavallerie in der römischen Armee in reinen Reitereinheiten, mit Infanterie gemischten Einheiten sowie als organischer Teil der Legion zeigt aber deutlich, daß den Römern Trennlinien entlang von modernem Verständnis entsprechenden „Waffengattungen" fremd waren. Es besteht daher keine Veranlassung, solche für die römischen Seestreitkräfte anzunehmen, zumal auch diese offenbar teilweise, wie das oben angeführte Beispiel des Tarrutienus Paternus zeigt, in die Legion integriert waren. Bei der in der Forschung immer wieder durchscheinenden Vorstellung der Existenz einer vom römischen Heer zu trennenden römischen Marine handelt es sich daher um ein modernes Mißverständnis einer Militärorganisation, deren primäre Trennlinie zwischen Legionen und Auxiliareinheiten verlief und die gerade in der Legion einen außerordentlich hohen Grad der Integration verschiedener Truppenteile aufweisen konnte. So wenig dem römische Militärwesen Kavallerie an sich ein Begriff war, so wenig war es eine eigenständige Marine.

Schließlich eröffnet die Vorstellung von provinzialen *classes* als größeren Auxiliareinheiten eine dritte, wichtige Perspektive auf die Transformationsprozesse des römischen Militärwesens des ausgehenden Prinzipats und der Spätantike. Hier ist ein Verschwinden der traditionellen Einheiten im Verlauf des 3. und beginnenden 4. Jhs. vorgeschlagen worden, an deren Stelle dann in einzelnen Fällen kleinere Einheiten mit neuer Benennung getreten seien. Als Beispiele werden hierfür etwa die in der Notitia Dignitatum auftauchenden Einheiten *classis Anderetianorum* und *classis Sambrica* angeführt, die verschiedentlich als ehemalige Unterabteilungen der *classis Britannica* interpretiert worden sind.[55] Auch die im vierten Jahrhundert in Seleucia belegte *classis*

---

54 Als Beispiel sind etwa die *cohors I Aelia Classica* (der Name dieser Einheit wird auf eine ursprüngliche Formierung aus Personal der italischen *classes* zurückgeführt, cf. Holder 1982, 114–115, Jarrett 1994, 57, Spaul 2000, 477–478), die *cohors II Classica Sagittaria* (die Kohorte soll aus Personal entweder der italischen *classes* oder der *classis Syriaca* entstanden sein, cf. Spaul 2000, 485) und die *ala Gallorum et Thracum Classiana Invicta Bis Torquata Civium Romanorum* (der Beiname deutet auf eine Aufstellung durch einen ansonsten unbekannten Classius hin, cf. Birley 1978, 266, Spaul 1994, 87–88) zu nennen.

55 Cf. etwa Holder 1982, 133, Mason 2003, 170–171, Zyromski 2001, 14, der eine Verbindung zur Teilung der Provinz Britannien vorschlägt. Zur *classis Anderetianorum* cf. Not. dign. *occ.* 42.23, zur *classis Sambrica* Not. dign. *occ.* 38.8; cf. auch Grosse 1920, 71–72 und 76. Für die *classis Sambrica* ist in der *notitia dignitatum* als Stationierungsort *in loco Quartensi sive Hornensi* vermerkt, was von der Forschung mehrheitlich mit der Gegend um das

Seleucena ist häufig als spätantiker, kleinerer Fortsatz einer einstmals größeren *classis Syriaca* gesehen worden.[56] Tatsächlich fehlen für einen derartigen Prozeß aber jegliche Belege. Zwar lassen sich die aus der frühen und hohen Kaiserzeit bekannten Namen nach dem zweiten Drittel des dritten Jahrhunderts tatsächlich nicht mehr nachweisen; da aber die Mehrzahl der früheren Zeugnisse aus privaten Grab- und Laufbahninschriften stammt, bei denen sich die Veränderung des „epigraphical habit" im dritten Jahrhundert besonders dramatisch bemerkbar macht,[57] besitzt das Fehlen vergleichbarer Inschriften in der Spätantike nur sehr geringen Aussagewert.

Vielmehr ist gerade am Beispiel der *classis Syriaca* hervorzuheben, daß mit der spätantiken *classis Seleucena* ja ein positiver Beleg für eine Fortexistenz einer *classis* an gleichem Ort vorliegt. Die Veränderung des Namens läßt dabei allenfalls den Schluß zu, daß aus einem nicht mehr zu rekonstruierenden Grund die Bezeichnung der Einheit verändert wurde – ein auch in der hohen Kaiserzeit keineswegs unbekannter Vorgang.[58] Der Befund, daß es sich bei den provinzialen *classes* um etwas größere Auxiliareinheiten, nicht aber um umfangreiche Marineabteilungen gehandelt haben muß, läßt nun einerseits die spätantiken *classes* als in ihrer Größe von den früh- und hochkaiserzeitlichen Einheiten nicht dramatisch verschieden erscheinen. Andererseits stellt

---

heutige Etaples an der Mündung der Somme identifiziert worden ist, cf. Ferrero 1878, 178 mit älterer Literatur; Ausgrabungen in den Jahren 1870 und 1873 haben dort neben anderen Objekten und nicht genauer identifizierten Mauerresten auch zwei Ziegel zu Tage gefördert, die offenbar mit dem Namen der classis bestempelt waren, was wenigstens als Bestätigung der tatsächlichen Existenz der Einheit gewertet werden kann (ein Ziegel trägt den Stempel *CLSAM*, cf. Vaillant 1890, 249, auf dem anderen ist *CLSA* zu lesen, ein *M* möglicherweise weggebrochen, cf. Vaillant 1890, 248; cf. Vaillant 1890, 248–250); ob sich in Etaples tatsächlich eine Basis befunden hat, läßt sich dagegen nicht entscheiden. Für die *classis Anderetianorum* ist in der Vergangenheit häufig eine Verbindung mit Pevensey hergestellt worden, auf deren Basis dann weitergehende Überlegungen über Umfang und Aufgaben der ursprünglichen Garnison angestellt worden sind, cf. etwa Hoffmann 1970, 191, Demougeot 1975, 1123, Mann 1989, 9, Haywood 1999, 53–54, Scharf 2005, 244; dagegen Neumann 1968, 887, der die Einheit mit dem Ort Andrecy an der Seine in Verbindung gebracht hat. Ob es sich bei der *classis Anderetianorum* um einen Verband von Flußkriegsschiffen zur Sicherstellung des Verkehrs auf der Seine oder aber um ein Überbleibsel der Rüstungsanstrengungen des Constantius gegen das britannische Sonderreich handelte, läßt sich anhand der wenigen Informationen nicht entscheiden.

56 Cod. Theod. 10.23.1. Cf. Pollard 2000, 281.

57 Zur Abnahme der Verwendung von Inschriften in der im 1. und 2. Jh. gebräuchlichen Form ab dem 3. Jh. cf. MacMullen 1982, 245–246 und Meyer 1990, 81–94.

58 Verschiedene *classes* nehmen im Lauf ihrer Geschichte unterschiedliche Namensbestandteile auf bzw. legen diese wieder ab. Cf. etwa für die *classis Alexandrina* die Übersicht in Palme 1994, 94–95.

sich die Frage, ob mit der augenscheinlichen Vermehrung provinzialer *classes* in der Spätantike nicht möglicherweise auch eine Verstärkung römischer Flotteneinheiten einhergegangen sein könnte.[59] Wenn es sich bei den *classes* ohnehin um Auxiliareinheiten ähnlich den *alae* gehandelt hat, die im Küstenvorfeld zur schnellen Bekämpfung von Unruheherden eingesetzt wurden, wäre eine Steigerung der zur Verfügung stehenden Schiffs- und Truppenzahlen nicht zuletzt anläßlich der Bedrohungen, denen verschiedene Küstenabschnitte des Reiches im vierten Jahrhundert ausgesetzt waren, sehr plausibel und vergleichbar mit dem Verschieben der Gewichtung von berittenen und unberittenen Einheiten im römischen Heer.

Wie in der Frage nach Größe und allgemeiner Funktion sind auch in der Frage nach den konkreten Einsatzmustern in der Vergangenheit immer wieder moderne Konzepte auf römische Seestreitkräfte angewandt worden, was diesen aber kaum gerecht wird. Gerade in Nordwesteuropa ist die Beherrschung des Meeres durch die aktive Kontrolle des Seeraumes, die in der Moderne zu den zentralen Aufgaben von Seestreitkräften zählt, häufig als eine zentrale Aufgabe der in diesem Raum stationierten *classes* angesehen worden. Vor allem bei der Bekämpfung von Piraterie, aber auch im Zusammenhang von Auseinandersetzungen größeren Ausmaßes wie etwa dem Kampf um das Britannische Sonderreich habe dieses Ringen um Seeherrschaft immer auch Ausdruck in einer aktiven Auseinandersetzung auf See mit dem Gegner gefunden.[60] Zwar besitzen derartige Interpretationen – nicht zuletzt aufgrund moderner Vorstellungen von Seeraumkontrolle als zentraler Aufgabe von Seestreitkräften – ohne Zweifel eine gewisse Attraktivität, doch lassen sie die fundamentalen technischen Schwierigkeiten, die mit einem derartigen Einsatz verbunden waren, meist völlig außer Acht.

Der Versuch, einen Seeraum aktiv zu kontrollieren, ist im wesentlichen mit zwei Problemen behaftet. So stellt die Überwachung eines Seegebietes ers-

59 Kienast 1966, 154 kommt sogar zu dem Ergebnis, „daß die Kriegsflotten überhaupt im 4. Jh. gegenüber der Prinzipatszeit eine erhöhte Bedeutung gewonnen hatten".

60 Tatsächlich kam der Bekämpfung der Piraterie insbesondere im Rahmen der Herrscherideologie der Kaiserzeit eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zu, bildete sie doch das maritime Element der Herstellung eines allgemeinen Friedens, dessen Bedeutung mehrfach in der Literatur der augusteischen Zeit betont wird, cf. Suet. *Aug.* 98, Str. 3.2.5, Hor. *Carm.* 4.5.19 (in diesem Sinne ist wohl auch die Ehrenbezeichnung αὐτοκράτορα γῆς καὶ θαλάσσης, die für Tiberius in zwei Inschriften aus Lykien und Pamphylien belegt ist, cf. IGRRP 3.719 und 721; cf. auch 718, wo mit der Bezeichnung möglicherweise Augustus gemeint ist, zu verstehen; grundlegend hierzu De Souza 1999, 195–200). Aus der Bedeutung der Bekämpfung des Piratenunwesens läßt sich aber nicht ableiten, daß diese primär zur See stattfand.

tens besondere Anforderungen an die Kommunikationsfähigkeit sowohl von Schiff zu Schiff als auch von Schiff zu Land, insbesondere dann, wenn es etwa aufgrund eines zahlenmäßig überlegenen Gegners notwendig werden sollte, Kräfte zusammenzuziehen. Bereits hier dürften antike Seestreitkräfte an den äußersten Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sein; insbesondere eine wirklich funktionierende Kommunikation zwischen Schiffen auf See und Stationen an Land, von denen aus dann weitere Einheiten hätten ausgesandt werden können, um einen erkannten Gegner zu stellen, erscheint tatsächlich kaum durchführbar.

In der Forschung sind immer wieder zwei Möglichkeiten der Nachrichtenübermittlung vorgeschlagen worden, akustische und optische Signale. Bereits antiken Autoren ist allerdings bewußt gewesen, daß erstere für einen Kommunikationsweg über eine größere Distanz aufgrund des an Bord eines Schiffes herrschenden Geräuschpegels praktisch nutzlos waren.[61] Eine Übermittlung komplexer, eine Lageeinschätzung beinhaltender Befehle ist damit überhaupt nicht vorstellbar. Optische Signale hingegen sind für das römische Heer verhältnismäßig gut bezeugt und lassen sich auch beim Einsatz von Seestreitkräften in Form von Flaggensignalen nachweisen.[62] Von anderen äußeren Umständen – wie der Lärmentwicklung an Bord eines Schiffes oder den Witterungsbedingungen – in vielen Fällen unbeeinflußt erscheinen optische Signale auf den ersten Blick daher als gut geeignet auch für komplexeren Nachrichtenverkehr, wofür sie in der Neuzeit tatsächlich bis zum Aufkommen drahtloser Telegraphie Verwendung fanden. Bei näherer Betrachtung zeigt sich allerdings ein insbesondere mit dem Einsatz auf See verbundenes signifikantes Problem: die in der Reichweite deutlich begrenzte Fähigkeit des menschlichen Auges. An Land dürfte dies in vielen Fällen kaum von größerer Bedeutung gewesen sein: zum einen waren im konkreten Schlachtgeschehen die zu überbrückenden Entfernungen verhältnismäßig gering, zum anderen ermöglichte die Verwendung von Signalfeuern Lichtsignale hoher Intensität, mit denen auch über lange Distanzen Nachrichten übermittelt werden konnten. Gerade letztere Möglichkeit der Erzeugung von hochintensiven Lichtsignalen kann aber aufgrund der damit verbundenen Feuergefahr an Bord eines Schiffes nicht in vergleichbarem Maße bestanden haben.

---

61 Cf. Leo taktika const. 19.45, ähnlich auch Veg. *mil.* 3.5, was sich allerdings in erster Linie auf militärische Auseinandersetzungen an Land bezieht.

62 Cf. etwa Leo taktika const. 19.46 sowie const. 19.47. Für eine umfassende Zusammenstellung antiker Zeugnisse cf. Ripl 1913, 33–39; cf. daneben zu optischen Signaltechniken Woolliscroft 2001, 21–50.

Sehr eng mit dem Problem der Kommunikation ist auch das zweite Problem der Wahrnehmung und Identifizierung eines möglichen Gegners verbunden. Hier ist zu bedenken, daß auch diese auf den Gesichtskreis des Ausgucks eines antiken Kriegsschiffes beschränkt war, woran sich trotz der Einführung des Teleskops in der Frühneuzeit bis zur Erfindung moderner Ortungssysteme im Prinzip nichts änderte. So, wie die Reichweite des unbewehrten Auges der Kommunikation enge Grenzen setzte, beschränkte sie auch die situative Wahrnehmung eines römischen Schiffsführers. Selbst wenn es im Einzelfall möglich gewesen sein mag, ein fremdes Schiff auf offener See tatsächlich als feindlich zu identifizieren, stellte sich aber schließlich das Problem, daß wie immer geartetes „Abfangen" in den seltensten Fällen möglich gewesen sein dürfte. Auch ein koordiniertes Zusammenwirken mehrerer Schiffe im Rahmen eines Patrouillengebietes kann nicht nur aufgrund der kommunikativen Schwierigkeiten praktisch ausgeschlossen werden, hierfür wären auch Lage- und Kursinformationen notwendig gewesen, deren Erfassung, Verarbeitung und Koordination die Fähigkeiten römischer *classis*-Angehöriger vermutlich deutlich überstiegen hätte.

Zusammengefaßt läßt sich etwas überspitzt formulieren, daß römische Schiffsverbände zur Seeraumüberwachung schlicht nicht in der Lage waren. Die Wahrscheinlichkeit, ein feindliches Schiff überhaupt zweifelsfrei zu identifizieren, war auf größere Entfernungen äußerst gering, und selbst wenn dies gelang, konnte das betreffende Schiff weder abgefangen werden, noch war es möglich, relevante Informationen über dieses Schiff zu kommunizieren. Daneben führt die Annahme jeder dauerhaften Patrouillentätigkeit, insbesondere aber einer von größerem Ausmaß, zu erheblichen logistischen Problemen, die in der Forschung bislang kaum Berücksichtigung gefunden haben. Neben technischen Aspekten wie der Mitführung von Wasser und Proviant, über die mangels aussagefähiger Befunde wenig Gesichertes gesagt werden kann, und einer entsprechenden, die Ausrüstung von Schiffen für längere Einsätze bereitstellenden Infrastruktur,[63] muß dabei vor allem die Frage nach der insgesamt

63 Hierzu zählen Häfen mit Lande- und Reparaturmöglichkeiten ebenso wie Waren- und Vorratslager, für die sich im nordwesteuropäischen Raum praktisch keine Belege finden. Ein in RIB 2448.3 = CIL VII 137 und p. 314 – einer seit der zweiten Hälfte des 19. Jhs. verlorenen Mosaikinschrift – belegter T. Flavius Senilis ist unter anderem von Collingwood 1932 als *praefectus reliquationis* und damit als Beleg für die Existenz eines „ship's repairyard" in der Nähe von Cardiff gewertet worden, cf. auch Mason 2003, 187. Angesichts des Fundortes in einem Tempel sowie des Charakters der Inschrift als großflächiges Mosaik liegt allerdings der Verdacht nahe, daß T. Flavius Senilis tatsächlich eine dauerhafte Beziehung zu dem Heiligtum des heilenden Nodens besaß; zwar ist die Existenz eines chronisch kranken – oder hypochondrischen – *classis*-Präfekten nicht völlig auszuschließen, wahrscheinlich

benötigten Zahl an Schiffen und Mannschaften gestellt werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die hohe Einsatzbelastung für Material und Personal einen Niederschlag in häufigen Reparaturen und entsprechenden Erholungspausen für Besatzungen gefunden haben muß. Um dennoch einen dauerhaften Überwachungsbetrieb zu gewährleisten, müßte daher von einem Schiffs- und Personalbestand ausgegangen werden, der deutlich umfangreicher ist als derjenige der eigentlich in See stehenden Einheiten. Hierfür existieren jedoch keinerlei Belege.[64] Somit erscheint die Durchführung von Operationen zur Überwachung eines Seeraumes im eigentlichen Sinne wenig wahrscheinlich;[65] in gleicher Weise ist kaum denkbar, daß Seestreitkräfte angesichts ihrer starken Wetterabhängigkeit, dem mit ihrem Einsatz verbundenen hohen logistischen Aufwand sowie den kommunikationstechnischen Schwierigkeiten in den alltäglichen Betrieb engmaschiger Küstenschutzsysteme eingebunden waren.

Insgesamt betrachtet erweisen sich die in den Provinzen stationierten classes somit als eine weitere Facette römischer Auxiliareinheiten mit einem relativ eng umgrenzten Aufgabengebiet; am ehesten lassen sie sich mit modernen Küstenwacheinheiten vergleichen. Große Unternehmungen, sei es im Rahmen großer Feldzüge oder auch nur des Transportes von Truppenkontingenten über See, konnten von ihnen nicht allein durchgeführt werden. Hierfür griffen die Römer statt dessen auf verschiedene Quellen für Schiffsmaterial und das zugehörige Personal zurück, bei dessen Organisation dann den Angehörigen der *classes* aufgrund ihrer Erfahrungen nicht zuletzt im operationalen Bereich eine wichtige Funktion zukam. Eine Auseinandersetzung mit der römischen Seekriegsgeschichte darf sich daher nicht auf die *classes* beschränken.

hat es sich bei der betreffenden Person aber um einen Kultbeamten gehandelt, cf. Hassall 1980, 82, RIB 2448.3 p. 84 – statt *pr*(*aefectus*) *rel*(*iquationis*) ist *pr*(*aefectus*) *rel*(*igionis*) zu lesen.

64 Ein ähnlicher Einwand muß auch der Annahme umfangreicher Patrouillenaktivitäten durch auf Flüssen operierende *classes* entgegengehalten werden – auch hier hätten größere Reserven an Personal und Schiffsraum vorhanden sein müssen.

65 Cf. auch Frere 1999, 174.

KAPITEL 3

Roms Ausgreifen nach Westen und Norden

Aus heutiger Sicht setzt sich der Operationsraum römischer Seestreitkräfte, den die vorliegende Untersuchung in den Blick nimmt, aus wenigstens drei voneinander sehr verschiedenen geographischen Räumen zusammen. So unterscheidet sich die europäische Atlantikküste, die von der Straße von Gibraltar bis in die Irische See und an den Eingang des englischen Kanals reicht, von der Nordseeküste bereits deutlich durch den Charakter der jeweiligen Meere; der englische Kanal dagegen besitzt als Übergangsraum eine eigene Prägung. Auch innerhalb dieser geographischen Großräume lassen sich die Küstenlinien in einzelne Regionen unterteilen, die wenig miteinander gemein haben. Bereits ein Blick auf die Gestalt der Küsten macht dies deutlich: Während etwa der südlichen Nordseeküste zwischen den Mündungsgebieten von Rhein und Elbe ein Wattenmeer sowie eine Kette einzelner, flacher Inseln vorgelagert ist, beginnt am östlichen Ausgang des Kanals eine von Steilküsten geprägte Region, welche durch einzelne Flußmündungsgebiete unterbrochen werden. Der Norden der französischen Atlantikküste ist hiermit vergleichbar, während im Süden zwischen der Gironde und den Pyrenäen die Küstenlinie von flachen Sandstränden geprägt ist; signifikante Landmarken fehlen weitgehend.

Mit den Pyrenäen und dem westlich anschließenden kantabrischen Gebirge, das nahe an die Küste herantritt, verändert sich diese dann wieder erheblich. Trotz dieser Unterschiede ist es aber für die römische Seekriegsgeschichte notwendig, von einem einzigen, außermediterranen Operationsraum zu sprechen, denn ungeachtet aller regionaler Unterschiede hinsichtlich der Beschaffenheit von Küste, Klima oder Hinterland besaßen alle Regionen eine entscheidende Gemeinsamkeit: sie lagen an den Ufern des *Oceanus* und bildeten damit die Grenze des bewohnbaren Teils der Welt; die vor allem in der Literatur der frühen Kaiserzeit anzutreffende Interpretation Britanniens als eines *alter orbis* zeigt dies ebenso wie die Wahrnehmung Galiziens als *finis terrarum* deutlich;[1] zudem bestand nach antikem Verständnis eine enge Verbin-

1 Zu Britannien cf. bereits in Bezug auf die Operationen Caesars Plut. *Caes.* 23.2 und D.C. 39.52.2, daneben Flor. *epit.* 1.45.16, Paneg. in Mess. 147–150, Hor. *carm.* 1.35.29–30, Vell. 2.46.1. Cf. auch Braund 1996, 10–23 und Daumer 2005, 61–63, der zu Recht darauf hinweist, daß dieser Aspekt in der Darstellung Caesars nicht an prominenter Stelle zu finden ist. Zu Galizien cf. Expos. mundi 59, cf. daneben Sil. 17.637 und Plin. *nat.* 5.76, wo allerdings nicht von Gali-

© KONINKLIJKE BRILL NV, LEIDEN, 2020 | DOI:10.1163/9789004414426_004

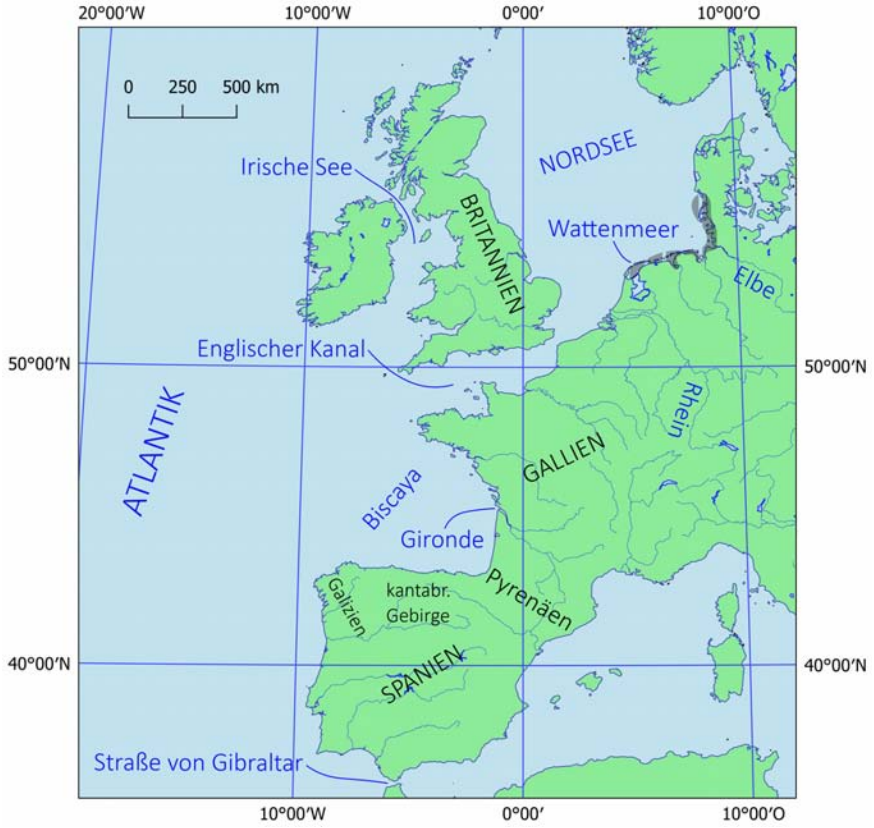

ABB. 1 Nordwesteuropa – Übersichtskarte

dung zwischen Spanien, Gallien und Britannien, die sowohl in geographischen wie ethnographischen Vorstellungen ihren Niederschlag fand.[2] Die Inbesitznahme dieser Küsten in den zwei Jahrhunderten zwischen dem Ende des zweiten Punischen Krieges und der Zeitenwende führten zudem mit der Romanisierung des jeweiligen Hinterlandes zu einer Vereinheitlichung im gesamten – im römischen Sinne – „ozeanischen“ Raum.[3]

zien, sondern jeweils von Cadiz die Rede ist. Cf. auch Barahona Simões 1992, Arce 1996, 73, Díaz Martinez 2001, 329–333 und Díaz/ Menéndez-Bueyes 2005, 276–277.

2 So etwa Tac. *Agr*. 10.2; cf. auch Caes. *Gall*. 5.13.2, Str. 4.5.1 und Plin. *nat*. 4.102; cf. Fourneaux/Anderson 1922, 64–65, Ogilvie/Richmond 1967, 166–167, Woodman/Kraus 2014, 131–132.

3 Treffend formulieren Díaz/ Menéndez-Bueyes 2005, 276–277: „the triangle formed by the coasts of Gaul, Spain and Britain was essentially a Roman sea“.

Im Rahmen der Eroberung Spaniens drangen die Römer am Ende des 3. Jhs. v. Chr. erstmals in den außermediterranen Raum vor.[4] Dieser hatte bereits in der Bronzezeit intensive Aktivität zur See gesehen,[5] die sich vor allem auf den Fernhandel mit wertvollen Metallen konzentrierte.[6] Neben diese Aktivitäten trat in den Küstenregionen Spaniens und Portugals ein umfangreicher Handel auf regionaler Ebene mit eigenen Bodenschätzen, in dem in historischer Zeit zunächst Tartessos eine prominente Position einnahm.[7] An diesen Handel knüpften zuerst die Phönizier an, die damit die erste direkte Verbindung zwischen dem Mittelmeer und dem transmediterranen Raum herstellten.[8] Die bald darauf in den Raum jenseits der Straße von Gibraltar vorstoßenden Karthager brachten dann rasch nicht nur einen Großteil des Handels entlang der spanischen Küste unter ihre Kontrolle,[9] sondern konnten auch alle Bemühungen seitens griechischer Händler und Siedler, außerhalb des Mittelmeeres Fuß zu fassen, nachhaltig abwehren und den Handel an der Atlantikküste bis zu einem gewissen Grad monopolisieren.[10]

Die karthagische Kontrolle über die Routen entlang der spanischen Küsten scheint im 5. Jh. v. Chr. dann zur Erschließung alternativer Handelswege in den Kanalraum geführt zu haben. Von Massilia aus gelangten Waren und Händler entweder über das Seine-Rhone-System an den Kanal, oder über die Garonne an die Atlantikküste und von dort mit dem Schiff in die Bretagne und nach Britannien; letzteren Weg nutzte Pytheas mit hoher Wahrscheinlichkeit für seine Entdeckungsreise in den Norden.[11] Im Laufe der Zeit kam es in verschiedenen Abschnitten dieser Routen zu deutlichen machtpolitischen Verschiebungen – die Dominanz der Tartessier in Westspanien wurde von den Karthagern gebro-

4 Selbst in der extremen Verknappung des Florus findet der Vorstoß zum *Oceanus* Erwähnung: *igitur quasi novam integramque provinciam ultor patris et patrui Scipio ille mox Africanus invasit, isque statim capta Carthagine et aliis urbibus, non contentus Poenos expulisse, stipendiariam nobis provinciam fecit, omnes citra ultraque Hiberum subiecit imperio, primusque Romanorum ducum victor ad Gades et Oceani ora pervenit.* (Flor. *epit.* 1.33.7).

5 Cf. Cunliffe 2001, 255–260.

6 Cf. zur regionalen Vernetzung des Zinnhandels im Besonderen und dem atlantischen Bronzehandel im allgemeinen Cunliffe 2001, 275–289 und 302–308, Cunliffe 2008, 254–268.

7 Zu Rolle von Tartessos innerhalb atlantischer Handelsnetzwerke cf. Cunliffe 2001, 270–272; cf. auch Tovar 1974, 18–23 mit älterer Literatur, Curchin 1991, 19–23.

8 Cf. Cunliffe 2001, 272–275.

9 Cf. Cunliffe 2001, 297–301, Cunliffe 2008, 289–298.

10 Zum Eindringen Karthagos in den spanischen Raum cf. auch Huß 1985, 24–30, Scullard 1989, 17–21; zur Frage, inwieweit es den Karthagern gelang, die Straße von Gibraltar zu sperren, cf. Huß 1985, 68–69.

11 Für eine Diskussion der Fahrt des Pytheas cf. Timpe 1989, 323–333, Johne 2006, 30–34.

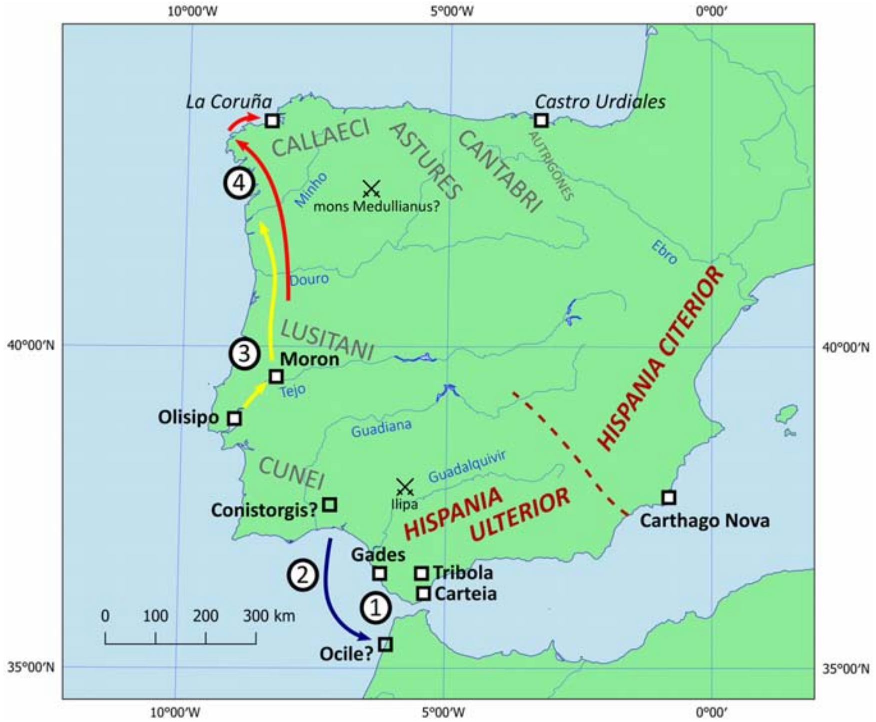

ABB. 2 Römische Operationen in spanischen Gewässern – 1: Seeschlacht bei Carteia, 206 v. Chr.; 2: Vorstoß der Lusitani nach Nordafrika, c. 155 v. Chr.; 3: Feldzüge des D. Iunius Brutus, 138–136 v. Chr.; 4: Caesars Feldzug in Nordwestspanien, 61 v. Chr.

chen, die dann die Griechen aus dem atlantischen Raum herausdrängten, ehe dessen Kontrolle schließlich von den Karthagern auf die Römer überging. Dennoch änderte sich an der Nutzung der Verkehrswege an sich wenig; sie bleiben für einen sehr langen Zeitraum stabil. Bereits für die Zeit vor dem Eindringen der Römer in den transmediterranen Raum ist dort im Rahmen der Auseinandersetzung um die Vorherrschaft mit dem Einsatz von Seestreitkräften zu rechnen. So muß für die Karthager beispielsweise bei der Bekämpfung der tartessischen Konkurrenz auch vom Einsatz von Seestreitkräften – vermutlich vor allem zum Zwecke der logistischen Unterstützung – ausgegangen werden.

In zwei Phasen der Ausdehnung Roms in Spanien ist dabei der Einsatz von Seestreitkräften entweder direkt belegt oder aber aufgrund der allgemeinen Natur der römischen Unternehmungen sehr wahrscheinlich. Zunächst führt die Auseinandersetzung mit Karthago, die sich in den ersten Jahren weitgehend im Osten der spanischen Halbinsel abspielt, zum ersten Vordringen römischer Kriegsschiffe in den außermediterranen Raum überhaupt, sodann kom-

men im Rahmen der Kriege zur Unterwerfung Lusitaniens und Galiziens Seestreitkräfte in verschiedenen Funktionen zum Einsatz, während bei der endgültigen Unterwerfung Nordspaniens durch Augustus Seestreitkräfte offenbar keine besondere Rolle mehr spielten. Da sich bei der römischen Feldzugstätigkeit bereits ansatzweise diejenigen kooperativen Vorgehensweisen beobachten lassen, die später zu einem wesentlichen Kennzeichen römischer Militäroperationen in Nordwesteuropa werden sollten, bilden die römischen Aktivitäten in Spanien gewissermaßen die Vorgeschichte zum weiteren Ausgreifen Roms in den Gewässern Nordwesteuropas.

Im Zweiten Punischen Krieg wurden durch die Operationen auf dem spanischen Kriegsschauplatz auch die Seegebiete unmittelbar jenseits der Straße von Gibraltar Schauplatz militärischer Auseinandersetzungen zur See zwischen Rom und Karthago. Nach der Schlacht bei Ilipa war der karthagische General Hasdrubal nach Gades geflohen,[12] wo Mago Barcas, der jüngste Bruder Hannibals, in einer letzten Anstrengung eine karthagische Flotte ausrüstete.[13] Gemäß der Darstellung des Livius zog er Schiffe von verschiedenen Plätzen an der Küste des Atlantiks zusammen, wobei es sich bei diesen mehrheitlich um Transportschiffe gehandelt haben dürfte, da ihre Aufgabe im wesentlichen darin bestand, in Gades Truppen zusammenzuführen.[14] Gegen diese karthagischen Schiffe wurde im Spätsommer des Jahres 206 v. Chr. ein Verband aus sieben Triremen mit einer Quinquereme als mutmaßlichem Flaggschiff unter dem Kommando des C. Laelius angesetzt.[15] Die verhältnismäßig geringe Zahl an Kriegsschiffen deutet dabei darauf hin, daß den Karthagern – neben den für eine Auseinandersetzung zur See wenig geeigneten Transportern – ebenfalls nur wenige Kampfschiffe zur Verfügung gestanden haben können. Über den Einsatz des Laelius sind nur wenig Einzelheiten bekannt; vermutlich diente ihm die unmittelbar am Ausgang der Straße von Gibraltar in der Bucht von Algeciras gelegene Stadt Carteia als Operationsbasis.[16] Es gelang ihm noch

12 Pol. 10.37.7–8, Liv. 27.19.1. Cf. Huß 1985, 398, Scullard 1989, 60–61; cf. auch Curchin 1991, 28.

13 Zu Mago Barcas cf. Ehrenberg 1928, Geuss 1994, 181–187 mit weiterer Literatur; der an der lusitanischen Südküste gelegene Platz Portus Hannibalis ist mit ihm in Verbindung gebracht worden, cf. Tovar 1974, 207–208, Huß 1985, 400 n. 342.

14 Liv. 28.23.6.

15 Die Bemerkung in Liv. 28.23.8: *Laelius cum septem triremibus quinqueremi una est missus* markiert den Beginn römischer Marineoperationen außerhalb des Mittelmeeres; zu C. Laelius cf. Münzer 1924.

16 Liv. 28.30.2; zu Carteia cf. Hübner 1899, Sutherland 1939, 76, Tovar 1974, 70–72 mit älterer Literatur, Keay 1988, 50, 52, Laurence 2011, 25; die Stadt sollte die erste Kolonie latinischen Rechts außerhalb Italiens werden (Liv. 43.3.4, cf. Galsterer 1971, 8–9) möglicherweise ist hierin ein Reflex auf die Bedeutung in der Auseinandersetzung mit Karthago zu sehen,

im selben Jahr, dort einen Teil der karthagischen Schiffe zu stellen und den Karthagern eine Niederlage beizubringen. Obwohl dieser Auseinandersetzung in strategischer Hinsicht nur eine geringe Bedeutung zukommt, da die Niederlage bei Ilipa das Schicksal der karthagischen Herrschaft in Spanien bereits besiegelt hatte,[17] verdient sie dennoch Aufmerksamkeit, handelt es sich doch um die erste literarisch bezeugte Seeschlacht außerhalb des Mittelmeerraumes in der europäischen Geschichte.[18]

Dem Aufeinandertreffen der karthagischen und römischen Kriegsschiffe war ein zunächst erfolgloser Versuch der Einwohner von Gades vorausgegangen, ihre Stadt den Römern zu übergeben. Daraufhin ließ Mago die – mutmaßlich zu den führenden Schichten der Stadt gehörenden – Rädelsführer verhaften, um sie nach Karthago zu bringen.[19] Dies ist wohl als Versuch zu interpretieren, sich der Loyalität von Gades durch Geiseln zu versichern, um so einen letzten Stützpunkt in Spanien zu erhalten. Mit dem Transport beauftragte Mago den karthagischen Offizier Adherbal,[20] der die Gefangenen an Bord einer Quinquereme brachte, der er mit einer Gruppe von acht Triremen folgte. Als sich die karthagischen Schiffe der Straße von Gibraltar näherten, stellte sich ihnen der von Carteia kommende Laelius mit seinem Verband in den Weg.[21] Der Darstellung des Livius zufolge war Adherbal sich zunächst nicht sicher, ob er der vorausfahrenden Quinquereme folgen oder sich den Römern zum Kampf stellen sollte und zögerte so lange, bis ein Aufeinandertreffen der beiden Verbände unausweichlich war.[22] Gleichzeitig habe Laelius abgewartet, bis die karthagische Quinquereme sich der Enge von Gibraltar soweit genähert hatte, daß eine Umkehr aufgrund der Strömungsverhältnisse nicht mehr möglich und er so dem karthagischen Verband überlegen war.[23] Die eigentliche Seeschlacht

zumal den Einwohnern von Carteia erlaubt wurde, ebenfalls Bürger der neuen Stadt zu werden (Liv. 43.3.4). Später diente Carteia im Bürgerkrieg zwischen Caesar und Pompeius als *navale praesidium* (Caes. *Hisp*. 32.6), auf das sich Sextus Pompeius nach der verlorenen Schlacht bei Munda zurückzog, um von dort per Schiff zu fliehen; seine Bemühungen wurden allerdings durch C. Didius zunichte gemacht, der den Verband des Pompeius in einer Seeschlacht vor Carteia entscheidend schlug (Caes. *Hisp*. 37.3, D.C. 43.31.3, Flor. *epit*. 2.13.75); cf. Klotz 1927, 108; das von C. Didius gewonnene Seegefecht findet gewöhnlich nur kurze Erwähnung, cf. etwa Veith 1906, 446, Gelzer 1960, 272.

17 Cf. etwa Briscoe 1989, 60: „What remained were mopping-up operations“.

18 Liv. 28.30.5–16. In der Forschung hat die Schlacht vor der Straße von Gibraltar nur geringe Aufmerksamkeit gefunden; zu den wenigen Ausnahmen gehört Thiel 1946, 141–142.

19 Liv. 28.30.3–4.

20 Cf. Huß 1985, 399.

21 Liv. 28.30.5–6.

22 Liv. 28.30.8–9.

23 Liv. 28.30.7.

bestimmten dann vor allem die Strömungsverhältnisse, die auf beiden Seiten einen koordinierten Einsatz der Triremen nahezu unmöglich machten.[24] In dieser Situation erwies sich die römische Quinquereme aufgrund ihrer Größe und schwereren Bauweise als schlachtentscheidend. Sie versenkte zwei Triremen der Karthager und ließ eine dritte durch Abfahren der Ruderreihen manövrierunfähig zurück, die dann vermutlich von den Römern erbeutet wurde. Adherbal gelang es aber, mit den übrigen fünf Triremen zu fliehen.[25]

Folgt man der Darstellung des Livius, muß diese Schlacht vor der Straße von Gibraltar als klarer Sieg für die Römer gewertet werden. Angesichts der Ausgangslage der Karthager stellt sich allerdings die Frage, ob der livianische Bericht nicht die eigentlichen Intentionen der Karthager – bewußt oder unbewußt – verschleiert. Aus strategischer Sicht maßen Mago und Adherbal offenbar dem Transport der Gefangenen größte Bedeutung bei, denn anders ist kaum zu erklären, warum diese auf dem stärksten Kriegsschiff der Karthager vorausgeschickt wurden. Den Triremen unter dem Kommando des Adherbal wäre dann die Aufgabe zugefallen, der Quinquereme Begleitschutz zu bieten und eine sichere Fahrt durch die Meerenge zu gewährleisten. Angesichts der strategischen Bedeutung von Gades für die Karthager war in diesem Zusammenhang der Verlust von drei Triremen wohl eher zu verschmerzen als eine Wegnahme der Geiseln durch die Römer.[26] Folgt man dieser Überlegung, wären die Römer aus der Schlacht vor der Straße von Gibraltar zwar in materielltaktischer Hinsicht siegreich hervorgegangen, ein strategischer Erfolg wäre ihnen aber versagt geblieben; daß Gades zunächst tatsächlich weiterhin als karthagische Basis diente, könnte diese Vermutung stützen.

Mago bekam bald darauf jedoch den Befehl, sich mit seinen Schiffen und den in Gades zusammengezogenen Truppen nach Italien zu begeben.[27] Nachdem sein Versuch, auf dem Weg nach Italien im Handstreich Carthago Nova zurückzuerobern, scheiterte,[28] versuchte er zunächst, nach Gades zurückzukehren, wurde aber von den Einwohnern der Stadt zurückgewiesen[29] und

24 Liv. 28.30.10.

25 Liv. 28.30.15–17.

26 Mit dem Verlust von Geiseln hatten die Karthager in Spanien bereits schlechte Erfahrungen gemacht – nach dem Fall von Carthago Nova hatte P. Cornelius Scipio den dort vorgefundenen Geiseln die Freiheit im Tausch für ein Bündnis ihres jeweiligen Stammes mit Rom in Aussicht gestellt und so die Mächtekonstellationen in Spanien nachhaltig verändert; cf. Huß 1985, 384: „Er [sc. Scipio] hatte einen giftigen Pfeil in das Fleisch Karthagos geschossen".

27 Liv. 28.36.1–2; cf. Huß 1985, 400.

28 Liv. 28.36.4–13.

29 Liv. 28.37.1–2; cf. Huß 1985, 400.

begab sich schließlich über die Balearen nach Genua.[30] Gades öffnete, nachdem Mago endgültig die spanischen Küsten verlassen hatte, den Römern die Tore.[31] Mit der Seeschlacht vor der Straße von Gibraltar und den anschließenden Operationen des Mago fand die seit der Schlacht bei Alalia bestehende Vorherrschaft Karthagos an der Atlantikküste Spaniens ein Ende.

Die Seeschlacht vor der Straße von Gibraltar sollte für die nächsten 150 Jahre die einzige größere Seeschlacht im außermediterranen Raum bleiben. Dennoch war die Erweiterung des römischen Herrschaftsraumes entlang der Atlantikküste von nicht geringer Aktivität zur See gekennzeichnet. Vor allem in der spätestens seit 190 v. Chr. stetig an Intensität gewinnenden Auseinandersetzung mit den Lusitani gewann der Einsatz von Schiffen zum Transport von Truppen sowie zur logistischen Unterstützung des Heeres an Bedeutung.[32] In einer ersten Phase zwischen 190 v. Chr. und 180 v. Chr. lassen die wenigen erhaltenen Nachrichten noch keine Rückschlüsse über operationale Abläufe zu.[33] Nach einer längeren Friedensperiode rückte mit den ab 155 in Spanien ausbrechenden Aufständen dann auch Lusitanien wieder in den Mittelpunkt des Geschehens. Dabei zeichnete sich nach einer Reihe anfänglicher Mißerfolge, die nach Appian sogar mit dem zeitweiligen Verlust römischer Feldzeichen verbunden waren,[34] der *praetor* L. Mummius im Kampf gegen die Lusitani aus.[35] Nach einer empfindlichen Niederlage hatte sich dieser zunächst zur Reorganisation seiner verbliebenen Truppen zurückgezogen.[36] Währenddessen war ein lusitanisches Heer in das Gebiet der Cunei eingedrungen, hatte deren Hauptort Conistorgis zerstört und sich in Richtung auf die Meerenge von Gibraltar begeben. Dort setzten die Lusitani dann nach Nordafrika über, wo sie sich aufteilten: eine Gruppe belagerte die Stadt Ocile, während eine andere ins Landesinnere vorstieß.[37] Mummius folgte ihnen mit einem Heer aus 9.000

30 Liv. 28.46.7–8; cf. Huß 1985, 403.

31 Liv. 28.37.10.

32 So scheint etwa L. Aemilius Paullus um 190 v. Chr. Erfolge über die Lusitani erzielt zu haben, Pol. 31.22, Liv. 37.46.4; cf. auch Harris 1989, 124, Francisco Martín 1996, 60–61 und Curchin 1991, 31–32. Zum vorrömischen Lusitanien cf. Edmondson 1990, 155–161.

33 Cf. Harris 1989, 124–126.

34 App. *Hisp.* 10.56; cf. auch Simon 1962, 13.

35 Zu dem durch die Zerstörung Korinths 146 v. Chr. zu größerer Bekanntheit gelangten Mummius cf. Münzer 1933 mit ausführlicher Diskussion der literarischen Zeugnisse, Martin 1987, 153–154 und Kruschwitz 2002, 139–147; zu seinen Operationen in Spanien cf. Sutherland 1939, 76–77, Curchin 1991, 34 und Francisco Martín 1996, 63–64.

36 App. *Hisp.* 10.57.

37 App. *Hisp.* 10.57: παρά τε τὰς στήλας τὰς Ἡρακλείους τὸν ὠκεανὸν ἐπέρων, καὶ οἱ μὲν τὴν ἄλλην Λιβύην κατέτρεχον, οἱ δ' Ὀκίλην πόλιν ἐπολιόρκουν.

Fußsoldaten und 500 Reitern, hob die Belagerung von Ocile auf und vernichtete die lusitanischen Verbände.[38]

Die Darstellung Appians, der als einziger näher auf den Feldzug des Mummius eingeht, ist – ganz abgesehen von der Schwierigkeit, die von ihm genannten Orte zu lokalisieren[39] – mit einer Reihe von Problemen behaftet. So ist zwar sowohl von einer Teilung der Lusitani die Rede als auch von einer ebenso geteilten römischen Reaktion;[40] wie diese aber praktisch umgesetzt worden ist, bleibt im Dunkeln. Die Darstellung läßt hier mehrere Interpretationen zu. Mummius könnte sich zunächst ins Landesinnere begeben haben, um dort die lusitanischen Kontingente zu vernichten, ehe er dann die Belagerung von Ocile aufhob. Denkbar wäre auch eine Teilung des römischen Heeres, wobei ein Kontingent den ins Landesinnere vorgestoßenen Lusitani nachsetzte, während sich ein zweites gegen Ocile wandte. Schließlich könnte der Hinweis, Mummius habe ein mit Beute beladenes lusitanisches Kontingent überfallen,[41] möglicherweise auch darauf hindeuten, daß er die Lusitani erst bei ihrer Rückkehr nach Spanien abfing. Abschließend kann der tatsächliche Umfang der römischen Transportoperation somit nicht mit Sicherheit bestimmt werden – nach den Zahlenangaben des Appian war die Streitmacht des Mummius insgesamt in etwa vergleichbar mit den in rund 100 Schiffen verladenen Truppen Caesars bei dessen erster Landung in Britannien.[42] Ein Übersetzen lusitanischer Truppen über die Straße von Gibraltar scheint dabei in der Mitte des 2. Jh. kein singuläres Phänomen gewesen zu sein; so vernichtete L. Licinius Lucullus im Winter 151/150 v. Chr. ein offenbar größeres Kontingent, das ebenfalls in Begriff war, nach Afrika überzusetzen.[43]

Trotz der Erfolge des Mummius und des Lucullus geriet die Lage in Lusitanien nach einem Massaker an Angehörigen der lusitanischen Oberschichten durch Ser. Sulpicius Galba im Jahre 150 v. Chr. wieder außer Kontrolle.[44]

38 App. *Hisp.* 10.57.

39 Zu den Problemen der Identifikation cf. Tovar 1974, 103 (Ocile), 209 (Conistorgis).

40 Die beiden die Handlungen der Lusitani und des Mummius beinhaltenden Sätze in App. *Hisp.* 10.57 sind jeweils parallel gebaut: die beiden lusitanischen Gruppen werden durch οἱ μὲν – οἱ δ' voneinander abgesetzt, die beiden Züge des Mummius durch τῶν μὲν – τῶν δ'.

41 App. *Hisp.* 10.57.

42 Die Forschung ist der Darstellung Appians zumeist gefolgt, cf. etwa Harris 1989, 132.

43 App. *Hisp.* 10.59; cf. Francisco Martín 1996, 65.

44 Cf. Sutherland 1939, 78, der urteilt: „Galba might have deserved better of his country if his massacre had been quite complete"; cf. weiterhin Simon 1962, 60–67, Harris 1989, 133, Curchin 1991, 35 und Francisco Martín 1996, 65.

Unter der Führung des Viriathus, eines der wenigen Überlebenden dieses Massakers, konnten die Lusitani zunächst 147 v. Chr. bei Tribola einen bedeutenden Sieg erringen,[45] der zu einer weiteren Ausbreitung des Aufstandes führte. Im nun aufflammenden Krieg gelang es Viriathus, seine römischen Gegenspieler immer wieder zur Reaktion zu zwingen.[46] Erst mit dem Tod des Viriathus, der 139 v. Chr. einem römischen Mordkomplott zum Opfer fiel,[47] verloren die Lusitani in der Auseinandersetzung mit Rom endgültig die strategische Initiative. Die Feldzüge der folgenden Jahre waren zwar immer noch von heftigen militärischen Auseinandersetzungen geprägt, die Lusitani konnten aber auf die schrittweise Ausdehnung des römischen Herrschaftsraumes entlang der spanischen Atlantikküste nach Norden nur noch reagieren und nicht mehr agieren.

Obwohl über den Krieg zwischen Rom und Viriathus umfangreichere Nachrichten vorliegen als über den weitaus größten Teil der römischen Militäroperationen in Spanien, läßt sich nicht entscheiden, inwieweit Transport- oder sogar Kriegsschiffe darin verwickelt gewesen sein könnten. Da die Auseinandersetzung zunächst nicht von raumgreifenden Vorstößen an der Küste geprägt war, sondern innerhalb der Provinz *Hispania ulterior* oder in ihrer unmittelbaren Nähe stattfand, liegt die Vermutung allerdings nahe, daß weder umfangreiche Truppentransporte durchgeführt noch das Heer primär über See versorgt werden mußte.

In den Jahren nach der Ermordung des Viriathus gelang es dem dann von 138 bis 136 v. Chr. in Spanien operierenden D. Iunius Brutus nach der Zerschlagung des letzten lusitanischen Widerstandes,[48] den römischen Herrschaftsraum entlang der spanischen Westküste erheblich auszudehnen. Nach Siegen in Lusitanien überschritt er 137 v. Chr. den Douro und drang im weiteren Verlauf des Feldzuges in Galizien bis zum Minho vor. Brutus kämpfte erfolgreich gegen die Callaeci und verdankte dieser Operation den Beinamen Callaicus.[49] Die Nachricht, er sei als erster bis zum *Oceanus* gelangt,[50] könnte darauf hindeuten, daß er auch die galizische Nordküste erreichte; sie steht allerdings

45 Cf. Sutherland 1939, 78, Harris 1989, 133.

46 Appian bezeichnet den Konflikt als: σφόδρα τε ἐνοχλήσαντα Ῥωμαίοις καὶ δυσεργότατον αὐτοῖς γενόμενον (App. Hisp. 10.63). Zu dieser Auseinandersetzung cf. Curchin 1991, 35 und Francisco Martín 1996, 65–70.

47 App. *Hisp.* 10.74.

48 App. *Hisp.* 10.71–73. Zu den Operationen des Brutus cf. Sutherland 1939, 79–81, Simon 1962, 164–168, Tranoy 1981, 126–129, Santos Yanguas 1988, 31–32, Curchin 1991, 36–38, Francisco Martín 1996, 70–71, Martínez Mera 2001, 304–307 und Cadiou 2007, 56–57.

49 Str. 3.3.1, cf. Auch Liv. perioch. 56.1 und Flor. *epit.* 1.33.12. Cf. Curchin 1991, 38.

50 Liv. perioch. 55.10, Flor. *epit.* 1.33.12.

im Widerspruch zum Zeugnis des Strabo, der betont, mit dem Erreichen des Minho habe der Feldzug des Brutus seinen nördlichsten Punkt erreicht.[51]

Zwei weitere Nachrichten über die Feldzüge des Brutus erhellen den logistischen Hintergrund ein wenig. Zum einen nutzte Brutus einen rund 100 km von der Mündung des Tejo entfernt liegenden Ort namens Moron als Operationsbasis,[52] wobei er gleichzeitig das unmittelbar an der Mündung gelegene *oppidum* Olisipo befestigen ließ, um den Zugang zum Fluß zu kontrollieren.[53] Die Versorgung des von Moron aus operierenden Heeres geschah offenkundig über den Tejo, der bis weit ins Landesinnere schiffbar war.[54] Die Bedeutung, die in der Überlieferung allgemein den Flüssen zugemessen wird, kann als Indiz dafür gewertet werden, daß diese bei der Durchführung des Feldzuges eine besondere Rolle spieltem. Auch Douro und Minho waren bis weit ins Landesinnere schiffbar und konnten dazu genutzt werden, Nachschub schnell zum Heer zu befördern. Denkbar wäre hier beispielsweise die Anlage von Depots, von denen aus das Heer dann weiter versorgt wurde. Eine kurze Bemerkung Appians könnte auf eine derartige Situation zurückzuführen sein: demnach hätten nach dem Übergang über den Douro die Bracari den Troß des römischen Heeres geplündert, woraufhin sich Brutus gegen die Bracari wandte und sie unterwarf. Dabei scheint der anfängliche Verlust von Nachschub keine größeren Probleme bereitet zu haben, was möglicherweise darauf zurückzuführen ist, daß die Versorgungslinie des Heeres nicht etwa bis nach Moron zurück reichte, sondern nur bis an die Ufer des Douro.

Zum anderen erwähnt Strabo im Rahmen einer Beschreibung der Bewohner des parallel zur spanischen Nordküste verlaufenden Gebirges eine lokale Schiffsbautradition, nach der Boote aus gegerbtem Leder hergestellt wurden;[55] als Folge des Feldzuges des Brutus sei aber diese Form des Bootsbaus verschwunden. Diese Nachricht ist in der Vergangenheit als Hinweis auf eine militärische Auseinandersetzung zur See gewertet worden, bei näherer Betrachtung zeigt sich aber, daß die Formulierung hierfür keinen Anlaß bietet. So ist die gedankliche Verknüpfung zwischen dem Verschwinden einheimischer Bootsbauformen und dem Feldzug des Brutus zunächst eine zeitliche und kei-

51 Str. 3.3.4.

52 Str. 3.3.1. Eine sichere Lokalisierung von Moron ist bislang nicht geglückt; eine Identifizierung mit dem heutigen Santarém haben unter anderem Francisco Martín 1996, 71 und Alarcão 2002, 37–39 vorgeschlagen. Cf. auch Tovar 1974, 265, Osland 2006, 26–27.

53 Str. 3.3.1; cf. auch Cadiou 2003, 94–98 und Cadiou 2007, 56. Zu Olisipo cf. Tovar 1974, 266–268, Osland 2006, 19–25.

54 Dabei war es allerdings notwendig, Güter von Seeschiffen auf Flußschiffe zu verladen, cf. Str. 3.3.1.

55 Str. 3.3.7.

neswegs eine kausale. Eine solche hätte Strabo, der den Feldzug bereits zuvor erwähnt hatte, leicht herstellen können, er verzichtete aber darauf.[56] Selbst wenn man einen Zusammenhang zwischen den römischen Operationen und dem Niedergang des Bootsbaus in Nordwestspanien annimmt, wäre dieser eher in den allgemeinen Veränderungen der Lebenssituation der von Brutus unterworfenen Stämme zu suchen. Für eine Auseinandersetzung oder auch nur eine Machtdemonstration zur See liegen keine Hinweise vor.

Mit dem Abschluß der Operationen des Brutus in Nordwestspanien sowie dem mit der Eroberung Numantias 133 v. Chr. endenden numantinischen Krieg war Spanien bis auf den äußersten Norden und Nordwesten unterworfen.[57] Erst 61 v. Chr. wurde die Küste Lusitaniens wieder Schauplatz eines größeren Feldzuges, über den durch Dio einige Nachrichten erhalten sind.[58] C. Julius Caesar hatte bereits 69 v. Chr. eine Quästur in der Provinz *Hispania ulterior* bekleidet und diese dann nach seiner Prätur für das Jahr 61 v. Chr. zugewiesen bekommen. Mit dem Ziel, durch einen schnellen militärischen Erfolg persönlichen Ruhm und Beute zur Verbesserung seiner finanziellen Situation zu erlangen,[59] zog Caesar bald nach seiner Ankunft mit einem Heer von drei Legionen entlang der spanischen Atlantikküste nach Norden gegen die Lusitani und die Callaeci.[60] Zunächst scheinen an Caesars Feldzug nur Landstreitkräfte beteiligt gewesen zu sein, und die ersten erfolgreichen Auseinandersetzungen fanden offenbar noch südlich des Douro statt.[61] Bei seinem weiteren Vorstoßen nach Norden drängte er seine Gegner dann vom Landesinne-

56 Statt dessen wird die Bemerkung über den Schiffbau lediglich durch ἕως mit Brutus verknüpft.

57 Cf. etwa Harris 1989, 135–136, Salinas de Frías 2007, 36–39.

58 Der Bericht des Cassius Dio (D.C. 37.52.1–54.1) ist der ausführlichste über Caesars Feldzug 61 v. Chr.; daneben liefern Suet. *Iul.* 18.1–2 und 54.1 sowie Plu. *Caes.* 11.1–12.4 weitere Informationen. Caesars modernen Biographen sind seine Operationen im Jahre 61 v. Chr. in Spanien, die bereits den verbundenen Einsatz von Land- und Seestreitkräften sahen, hingegen häufig nur einige wenige Seiten wert, cf. etwa Meyer 1918, 55–56, Oppermann 1958, 41, Gelzer 1960, 55–57, Fuller 1965, 66–67, Balsdon 1967, 50–51, Grant 1969, 67–68, Meier 1982, 231–232, Dahlheim 1987, 49 und Goldsworthy 2006, 100–102; etwas ausführlicher behandeln die Ereignisse Mess 1913, 73–77, der immerhin feststellt: „Für Caesar aber waren diese Feldzüge ein wichtiges Vorspiel für Größeres“ (Mess 1913, 75), Walter 1955, 54–57, Gelzer 1960, 55–57, und Freeman 2008, 85–88, der treffend bemerkt: „Caesar's exploits in Spain were a preview of his future conquests in Gaul“ (Freeman 2008, 86).

59 Dio ist diesbezüglich sehr deutlich: δόξης τε γὰρ ἐπιθυμῶν, καὶ τὸν Πομπήιον τούς τε ἄλλους τοὺς πρὸ αὐτοῦ μέγα ποτὲ δυνηθέντας ζηλῶν, οὐδὲν ὀλίγον ἐφρόνει (D.C. 37.52.1).

60 Zu diesen Operationen Caesars cf. Sutherland 1939, 119–120, Curchin 1991, 46–48, Schulz 2000, 288–291.

61 D.C. 37.52.4.

ren ab und in Richtung Küste, woraufhin diese auf eine von Dio nicht näher beschriebene Insel übersetzten.[62] Erste Versuche, ihnen mit Flößen auf die Insel zu folgen, scheiterten, und Caesar mußte die Heranführung von Schiffen aus Gades abwarten, um auf die Insel überzusetzen und die Kapitulation seiner Gegner entgegenzunehmen, deren Nahrungsmittelvorräte in der Zwischenzeit offenbar weitgehend zur Neige gegangen waren.[63] Nachdem er sein Heer wieder eingeschifft hatte, fuhr er bis nach La Coruña, einem Hauptort der Callaeci, der angesichts des römischen Schiffverbandes Caesar kampflos die Tore öffnete. Damit beendete Caesar seinen Feldzug und kehrte nach Rom zurück.

Die Darstellung des Dio ist zwar in vielen Einzelheiten wenig präzise, liefert aber bei näherer Betrachtung einige wichtige Informationen über den Einsatz von Seestreitkräften im Rahmen des caesarischen Feldzugs. Zunächst scheint das Heer Caesars – obwohl in der ersten Phase die eigentlichen Kampfhandlungen im Landesinneren abliefen – nicht gänzlich unvorbereitet mit der Notwendigkeit eines Truppentransportes über See konfrontiert gewesen zu sein. Dio nennt ausdrücklich nicht das völlige Fehlen entsprechender Schiffe als Grund für die Verzögerung beim Übersetzen auf die Insel, auf die sich die Gegner der Römer zurückgezogen hatten, sondern nur die zu geringe Zahl der zur Verfügung stehenden Einheiten.[64] Daher muß entweder vor Ort eine gewisse Anzahl an Schiffen vorhanden gewesen sein, oder Caesar hatte parallel zu seinem Heer einen Schiffsverband an der Küste vorrücken lassen, was angesichts des für den Transport auch nur eines Teils des caesarischen Heeres notwendigen Schiffsraumes deutlich wahrscheinlicher ist. Die Versuche, Truppen mit Flößen überzusetzen, scheiterten nach der Darstellung Dios dann aus zwei Gründen: zum einen landeten sie auf einer der eigentlichen Insel vorgelagerten Sandbank, zum anderen trafen die Römer noch am Strand auf erheblichen Widerstand, dem schließlich bis auf einen Überlebenden alle auf den Flößen eingeschifften römischen Soldaten zum Opfer fielen.[65] Die Beschreibung des eigentlichen Gefechts blendet zahlreiche Details, insbesondere aber die Gegner der Römer aus, so daß letzte Sicherheit über die genauen Umstände nicht gewonnen werden kann. Es hat aber den Anschein, als habe es sich bei diesem

62 D.C. 37.53.2. Eine genauere Identifizierung dieser offenbar vor der Westküste Galiziens gelegenen Insel ist nicht möglich.

63 Dieser – allein schon angesichts der Distanz zwischen Vigo und Cadiz von wenigstens 900 km – aus organisatorischer und logistischer Sicht durchaus bemerkenswerte Schritt ist Dio nur wenige Worte wert: ὁ Καῖσαρ πλοῖα ἀπὸ Γαδείρων μεταπεμψάμενος (D.C. 37.53.4).

64 D.C. 37.53.2.

65 D.C. 37.53.2–3.

ersten Landungsversuch Caesars um den ersten literarisch greifbaren Ansatz zu einer amphibischen Angriffsoperation in Nordwesteuropa gehandelt.

Nach dem Scheitern des Landungsunternehmens ließ Caesar nun einen Schiffsverband aus der Provinz heranführen. Dabei wurden diese Schiffe nicht etwa in der Tejo-Mündung zusammengezogen, sondern aus Gades herbeibeordert.[66] Unklar bleibt in der Darstellung Dios, wie dieser Vorgang konkret abgelaufen ist. Insbesondere die Frage, auf welchem Kommunikationsweg Caesar die Anforderung des Schiffsverbandes nach Gades übermittelte, läßt sich nicht beantworten. Angesichts der zu überbrückenden Distanz zwischen der Südspitze Spaniens und dem Operationsgebiet Caesars ist aber die Aussendung eines Kurierschiffes wenigstens ebenso wahrscheinlich wie die Verwendung von Boten auf einer Landroute. Auch über die Zusammensetzung und die Größe des von Caesar herbeigeorderten Schiffsverbandes schweigt sich Dio aus; so ist nicht zu entscheiden, ob diesem auch in größerer Zahl Kriegsschiffe angehört haben. Immerhin gibt eine von Plutarch überlieferte Nachricht Aufschluß über die Zusammensetzung des caesarischen Heeres. Demnach hatte Caesar bei seiner Ankunft in *Hispania ulterior* zwei Legionen vorgefunden und zur Vorbereitung seines Feldzuges eine weitere ausgehoben;[67] er hätte seinen Feldzug also mit rund 15.000 Mann begonnen. Über die Verluste beim ersten, gescheiterten Landungsversuch macht Dio keine Angaben, so daß die Frage nach dem von Caesar zur Einschiffung seines Heeres benötigten Schiffsraum nicht mit Sicherheit beantwortet werden kann. Nimmt man für den gesamten Feldzug bis zu diesem Punkt eine Verlustquote von etwa 20 Prozent an, hätte Caesar noch über eine effektive Mannschaftsstärke von rund 12.000 Mann verfügt, was einen gewissen Eindruck von der Größe des von Caesar zum Einsatz gebrachten Schiffsverbandes vermittelt; für seine erste Landung in Britannien 55 v. Chr. transportierte Caesar ein Heer von möglicherweise nicht mehr als rund 6500 Mann in knapp 100 Schiffen.[68] Abhängig von der Größe der eingesetzten Transportschiffe ist für den Feldzug des Jahres 61 v. Chr. daher ein Schiffsverband von bis zu 200 Schiffen sehr wohl denkbar.

Nachdem sich seine Gegner auf der Insel kampflos unterworfen hatten, transportierte Caesar sein Heer nicht wieder ans Festland zurück, sondern begab sich mit seinen Schiffen die Küste entlang in die Gegend des heutigen La Coruña. Die Callaeci unterwarfen sich nach Dio ebenfalls freiwillig, da sie noch

66 D.C. 37.53.4.

67 Plu. *Caes.* 12.1; cf. Domaszewski 1894, 160.

68 Caesar führte zwei Legionen und 500 Mann Kavallerie mit sich; zur Berechnung der Stärke der Invasionsstreitmacht Caesars im Jahre 55 v. Chr. s. u. n. 155.

nie einen Schiffsverband gesehen hatten.[69] Hierin ist zweifelsohne ein weiterer Hinweis auf die große Zahl der von Caesar eingesetzten Schiffe zu sehen, da Schiffahrt im allgemeinen den Callaeci nicht unbekannt gewesen sein kann. Insgesamt ist im Vorgehen Caesars bereits in Ansätzen die später für die Feldzüge des Germanicus charakteristische „maritime Strategie" sichtbar. So läßt sich die Nutzung des Seeweges im Gegensatz zu einer Route über Land mit der größeren Geschwindigkeit und dem Ausnutzen des Überraschungsmomentes erklären, was nach Tacitus später ein wesentlicher Grund für die Nutzung dieser „maritimen Strategie" in Germanien war.[70] Eine daneben über den bloßen Transport von Punkt zu Punkt hinausgehende koordinierte Verwendung von Schiffen ist jedoch noch nicht zu erkennen. Insofern ähnelt der Feldzug Caesars noch stark den Operationsmustern, die sich seit den Punischen Kriegen beobachten lassen: der Einsatz von Schiffsmaterial dient in erster Linie dazu, Truppen an auf dem Landweg nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten zugängliche Orte zu transportieren und gegebenenfalls Nachschub in größerem Umfang nachzuliefern.[71]

Mit dem Abschluß des Feldzuges Caesars war die spanische Halbinsel bis auf die Küste der Biskaya unterworfen. Zwar wurde Spanien in den Bürgerkrieg zwischen Caesar und der um Pompeius gescharten Senatsopposition gezogen, doch blieb die Provinz *Hispania ulterior* mit den neu eroberten Gebieten an der Atlantikküste von Kampfhandlungen offenbar weitgehend unberührt. Nach der Kapitulation des pompeianischen Heeres bei Ilerda 49 v. Chr. ergab sich M. Terentius Varro, der Kommandeur der pompeianischen Truppen in *Hispania ulterior*, kampflos.[72] Trotz eines Putschversuches gegen den von Caesar eingesetzten Statthalter Q. Cassius Longinus[73] und der mit der Ankunft des Cn. Pompeius in Spanien 46 v. Chr. erneut aufflammenden Kampfhandlungen blieb es an der Westküste offenbar ruhig. Auch der Überfall des Mauretaniers Bogud im Jahr 38 v. Chr. scheint sich gegen die Küste von *Hispania Citerior* gerichtet zu haben.[74] Als Hinweis hierfür kann der Umstand gewertet werden, daß die vermutlich von Octavian eingerichtete Position eines *praefectus*

---

69 D.C. 37.53.4.

70 Tac. *Ann.* 2.5.1.

71 Zur politischen Bedeutung des Feldzuges Caesars cf. Schulz 2000, 297–298, der in ihm einen ersten Versuch sieht, durch ein Vorstoßen auf den *Oceanus* den Leistungen des Pompeius nachzueifern.

72 Caes. *civ.* 1.37–55 und 1.59–87. Cf. Curchin 1991, 48, Rawson 1994, 431.

73 Bell. Alex. 48–64. cf. Curchin 1991, 49, Rawson 1994, 435.

74 D.C. 48.45.1–3.

orae maritimae der Provinz *Hispania citerior* zugeordnet war.[75] Offenbar wurde diese als weitaus gefährdeter angesehen als die Küsten der *Hispania ulterior*.[76]

Erst mit dem Ende des Bürgerkriegs zwischen Octavian und Marc Anton rückte nach 27 v. Chr. die von den Römern noch nicht unterworfene Nordküste Spaniens in den Mittelpunkt des Geschehens. Zwar hatten römische Statthalter bereits zuvor mehrfach Triumphe für Siege in Spanien gefeiert, allerdings liegen die dahinterstehenden Ereignisse im Dunkeln. Von T. Statilius Taurus ist immerhin überliefert, er habe 29 v. Chr. mit den Cantabri und den Astures die wichtigsten Stämme an der spanischen Nordküste unterworfen; einen nachhaltigen Erfolg konnte er aber offenbar nicht erzielen.[77] Augustus, der in seinem Tatenbericht für sich in Anspruch nimmt, den römischen Herrschaftsraum *a Gadibus ad ostium Albis fluminis* ausgedehnt zu haben,[78] begab sich schließlich 26 v. Chr. persönlich nach Spanien.[79] Der Feldzug gegen Cantabri und Astures war dabei mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden. Zwar gelang den Römern am *mons Medullius* schließlich ein großer Erfolg,[80] woraufhin Augustus nach Rom zurückkehrte und den Krieg offiziell für beendet erklärte,[81] die Kampfhandlungen dauerten aber aufgrund immer neuer Aufstände mit Unterbrechungen noch bis in das Jahr 16 v. Chr. an.

Der Feldzug des Augustus brachte schließlich die gesamte spanische Nordküste unter die Kontrolle der Römer. Der Einsatz von Transport- oder gar Kriegsschiffen ist dabei aber nicht belegt. Zwar wurde die Versorgung des römischen Heeres offenbar größtenteils über Aquitanien abgewickelt, dabei nutz-

---

75 Zu diesem Amt cf. Knox 1918, 60–61, Barbieri 1941, Barbieri 1946, Le Roux 1982, 153–157, Spaul 2000, 137–138.

76 Eine derartige Einschätzung ist angesichts der Erfahrung der Bürgerkriege nicht verwunderlich. So scheint Octavian noch nach der Schlacht bei Actium ein Ausgreifen von Marc Anton und Cleopatra nach Spanien gefürchtet zu haben, cf. D.C. 51.6.3, D.C. 51.8.5 und D.C. 51.10.4; cf. Curchin 1991, 51–52.

77 D.C. 51.20.5, cf. auch Curchin 1991, 50. Zu T. Statilius Taurus cf. auch CIL II 3556.

78 R. Gest. div. Aug. 26.1.

79 Zu den Hintergründen des spanischen Feldzugs zählten der literarischen Überlieferung nach regelmäßige Überfälle der Cantabri auf ihre Nachbarn (Flor. *epit.* 2.33), der Plan des Augustus, die Verhältnisse in Spanien neu zu regeln (D.C. 53.22.5) sowie der Wunsch, mit den Cantabri und Astures *duas fortissimas gentes* zu unterwerfen (Oros. *hist.* 6.21.1); die Forschung hat daneben ökonomische Aspekte betont, cf. etwa Curchin 1991, 52. Tatsächlich wird die große Bedeutung, die der Feldzug für Augustus besaß, hauptsächlich auf das Streben nach militärischer *virtus* zurückzuführen sein, cf. Gruen 1996, 163: „Concrete goals take second place here; propaganda counted for more". Zum Feldzug cf. Curchin 1991, 52–53 und Gruen 1996, 164–166.

80 Flor. *epit.* 2.33, Suet. *Iul.* 20–21, D.C. 53.25.5–8, Oros. *hist.* 6.21.

81 Das nach außen hin deutlich sichtbarste Zeichen für den Erfolg war das Schließen der Türen des Janustempels in Rom (R. Gest. div. Aug. 13.1).

ten die Römer jedoch den Landweg, was aufgrund des unwegsamen Geländes immer wieder zu erheblichen Schwierigkeiten führte. Insgesamt scheint die Nordküste deutlich weniger besiedelt gewesen zu sein, als die spanische Westküste. Auch in der Kaiserzeit ändert sich hieran wenig. So befindet sich an der Nordküste zwischen La Coruña und Castro Urdiales, dem Hauptort der in Kantabrien ansässigen Autrigones, kein weiterer größerer Hafen von Bedeutung; zudem waren beide Städte nicht durch eine küstennahe Straße verbunden.[82]

Die römischen Operationen an den spanischen Atlantikküsten erstrecken sich über einen Zeitraum von fast zwei Jahrhunderten. Dabei läßt sich eine klare Entwicklung bezüglich des Einsatzes von Transport- und Kriegsschiffen erkennen. So kamen im Rahmen der Auseinandersetzung mit Karthago zwar Seestreitkräfte bereits zum Einsatz, diese operierten aber noch nicht im Verbund mit Landstreitkräften; allenfalls wurden Schiffe zum bloßen Transport von Truppen eingesetzt. Die Operationen des D. Iunius Brutus und die Organisation der Versorgung seines Feldzugheeres, bei der die Nutzung von Schiffsraum eine erhebliche Rolle spielte, stellen im Vergleich dazu eine wichtige Weiterentwicklung im Hinblick auf kooperative Einsatzformen dar und weisen bereits deutlich auf spätere Operationsmuster in Germanien und Britannien hin. Schließlich besitzt der Feldzug Caesars aus dem Jahr 61 v. Chr. herausragende Bedeutung für die römische Seekriegsgeschichte. Zum einen durchliefen – bedingt durch die Notwendigkeiten des galizischen Kriegsschauplatzes – die operativen Methoden, die von D. Iunius Brutus angewandt worden waren, einen weiteren Entwicklungsschritt hin zu echten amphibischen Operationen, zum anderen ist im Rahmen dieser Operationen zum ersten Mal in der römischen Seekriegsgeschichte eine amphibische Angriffsoperation gegen eine verteidigte Küste belegt. In Galizien gewann Caesar nicht nur in allgemeiner Hinsicht wichtige militärische Erfahrungen, sondern gerade auch in der Verwendung von Schiffskontingenten zur Beförderung seiner Truppen. So war Caesar, als er 55 v. Chr. über den Kanal setzte, nicht nur von den Erfahrungen des unmittelbar zurückliegenden Feldzugs gegen die Veneti geprägt, sondern auch von den zu diesem Zeitpunkt sechs Jahre zurückliegenden Erfahrungen aus Spanien.[83]

82 Cf. aber Díaz/Menéndez-Bueyes 2005, 280, die wenigstens für die Spätantike eine Küstenstraße für möglich halten.

83 Zugespitzt formuliert läßt sich der spanische Kriegsschauplatz als wichtiges Experimentierfeld begreifen, das nicht nur auf Ausrüstung, Organisation und Zusammensetzung (für eine Übersicht über die jüngere Forschung zur Beeinflussung der römischen Infanterieausrüstung durch spanische Vorbilder cf. Quesada Sanz/Kavanagh de Prado 2006, 65–74.),

Das Eindringen der Römer nach Nordwesteuropa in der Zeit nach dem Zweiten Punischen Krieg wird zu einer erheblichen Erweiterung des Wissens um Spanien, Gallien und ihre Küsten geführt haben, auch wenn diese Entwicklung in der bruchstückhaften geographischen Überlieferung keinen erkennbaren Niederschlag findet.[84] Auf die Etablierung der Provinz *Gallia Narbonensis* folgte eine rasche Durchdringung des Gebietes jenseits der Provinzgrenzen durch römische Händler.[85] Ob diese allerdings auch am Handel an den gallischen Küsten mit Irland und Britannien Anteil hatten, läßt sich nicht entscheiden. Gerade angesichts des Widerstands der von Caesar als *maritimae civitates* bezeichneten Bewohner der Bretagne[86] ist es durchaus denkbar, daß die römische Durchdringung an den Hafenplätzen der Atlantik- und Kanalküsten ein vorläufiges Ende fand.

Die Gallienfeldzüge Caesars rückten die Küstenräume Galliens in den folgenden Jahren dann allerdings schnell wieder in den Fokus römischen Interesses. So operierte Caesar im zweiten Jahr seiner Feldzüge im Gebiet der Belgae. Während er selbst die dortigen Truppen kommandierte, unterwarfen sich die *maritimae civitates* der Veneti, Venelli, Osismii, Coriosolitae, Esuvii, Aulerci und Redones dem mit der *legio VII* in den Nordwesten Galliens beorderten P. Crassus, wobei die Veneti und vermutlich auch die anderen Stämme Geiseln stellten.[87] Unter diesen Stämmen der Bretagne nahmen die Veneti zu diesem Zeitpunkt offenbar eine Führungsposition ein, da sie den übrigen Küstenbewohnern an nautischem Wissen überlegen waren und so den Handel mit Britannien weitgehend monopolisiert hatten.[88] Gleichzeitig zeigte der Feldzug

---

sondern vor allem auch auf die Operationsmuster der römischen Armee entscheidenden Einfluß hatte.

84 Cf. Timpe 1989, 337–340.

85 Dieser war ein so großer Erfolg beschieden, daß Cicero kaum ein Jahrhundert später feststellen konnte: *referta Gallia negotiatorum est, plena civium Romanorum. nemo Gallorum sine cive Romano quicquam negoti gerit, nummus in Gallia nullus sine civium Romanorum tabulis commovetur* (Cic. *Font.* 11).

86 Caes. *Gall.* 2.34.1 nennt insgesamt sieben Stämme: *Venetos, Venellos, Osismos, Curiosolitas, Esubios, Aulercos, Redones, quae sunt maritimae civitates*; zur Lokalisierung der Stämme cf. Wells 2009, 153–155.

87 Caes. *Gall.* 2.34.1.

88 Caes. *Gall.* 3.8.1. Zu Handelskontakten der Zeit vor der Eroberung Britanniens cf. Cunliffe 1984, Trow 1990, 103–107, Cunliffe 2005, 471–484. Ein wichtiger Indikator für die Intensität des späteisenzeitlichen Handels über den Kanal sind die Amphoren vom Typ Dressel 1a und Dressel 1b, die in größerer Zahl im Süden (Dressel 1a, cf. Cunliffe 2005, 481) und Südosten (Dressel 1b, cf. Cunliffe 2005, 483) gefunden worden sind; zu den in den Amphoren transportierten Gütern cf. Peacock 1971 und Peacock 1984. Cf. daneben Fitzpatrick 1985, Williams 1989 und Williams/Carreras 1995. Eine große Bedeutung kam offenbar auch dem

Caesars im Gebiet der Belgae die engen Kontakte der an der Küste Nordgalliens lebenden Stämme nach Britannien auf, da sie dort sowohl Verstärkung beziehen als auch Zuflucht finden konnten.[89] Britannien muß daher schon frühzeitig in das Blickfeld Caesars geraten sein. Neben den Beziehungen der nordgallischen Stämme über den Kanal ist das Interesse Caesars in jüngerer Zeit wenigstens teilweise auch auf wirtschaftliche Faktoren zurückgeführt worden.[90] Hierfür könnte eine Nachricht über die Aussendung eines P. Crassus auf eine Erkundungsmission zu den Cassiterides ein Indiz sein, sofern mit diesem Crassus tatsächlich der gleichnamige Offizier Caesars und nicht der Konsul des Jahres 97 v. Chr. gemeint ist.[91]

Im Winter 57/56 v. Chr. lenkten Entwicklungen in der Bretagne die Aufmerksamkeit Caesars dann allerdings zunächst von Britannien weg. Während er sich selbst im Illyricum aufhielt, hatte P. Crassus mit der *legio VII* an der Atlantikküste Winterquartier bezogen. Aufgrund einer Nahrungsmittelknappheit sandte Crassus Ende 57 oder Anfang 56 v. Chr. Offiziere zu den benachbarten *maritimae civitates*, um die Bereitstellung von Getreide einzufordern.[92] Die Stämme in der Bretagne widersetzten sich jedoch den römischen Forderungen. Die Veneti scheinen dabei als Wortführer der *maritimae civitates* fungiert zu haben, denn es fällt auf, daß nach der Aussendung von Offizieren durch Crassus zu verschiedenen Stämmen in der Darstellung Caesars nur noch die Veneti erwähnt werden. Man darf allerdings annehmen, daß die militärische Auseinandersetzung, an deren Ende die völlige Unterwerfung der Bretagne stand,[93]

Sklavenhandel zu, cf. Cunliffe 2005, 482; zu entsprechenden Funden aus Bigbury Camp (Kent), Lord's Bridge (Cambridgeshire) und Llyn Cerrig Bach (Isle of Anglesey) cf. Thompson 1993. Im schiffsarchäologischen Befund findet der Handel über den Kanal kaum einen Niederschlag, die Ankerfunde von Bulbury (Dorset, datiert in die erste Hälfte des 1. Jhs. v. Chr., cf. Cunliffe 1972 und Cunliffe 2005, 480 und 482) und Porth Felen (Gwynedd, datiert in das späte 2./frühe 1. Jh. v. Chr., cf. Boon 1977 und Cunliffe 2005, 480 und 482) bilden eine wichtige Ausnahme.

89 Caes. *Gall.* 4.20.1: *in Britanniam proficisci contendit, quod omnibus fere Gallicis bellis hostibus nostris inde subministrata auxilia intellegebat.*

90 Cf. etwa Mason 2003, 67–68. Einer der Hauptumschlagplätze im Süden Britanniens war offenbar Poole Harbour, cf. Cunliffe 1987, Wilkes 2004, 176–188.

91 Str. 3.5.11; cf. Birley 2005, 15; dagegen Radt 2006, 400, der ihn mit dem Konsul des Jahres 97 v. Chr. identifiziert.

92 Caes. *Gall.* 3.7.2–4; cf. auch D.C. 39.40.1. Cf. Merlat 1954, 157–164.

93 Zum Veneterfeldzug cf. allgemein Merlat 1954. Die Forschung hat sich bezüglich des Veneterfeldzugs Caesars vor allem auf die Lokalisierung der entscheidenden letzten Seeschlacht konzentriert. Cf. etwa Denis 1954, 137–142 (mit älterer Literatur), Merlat/Emmanuelli 1956, 65–69, Creston 1958, 59–60, Guillerm 2001, 31, der Ankerfunde der jüngeren Zeit mit der Schlacht in Verbindung bringt (cf. aber zur Problematik der Datierung und Klassifizierung antiker Ankertypen Kapitän 1984, der p. 33 feststellt: „the single anchor, it

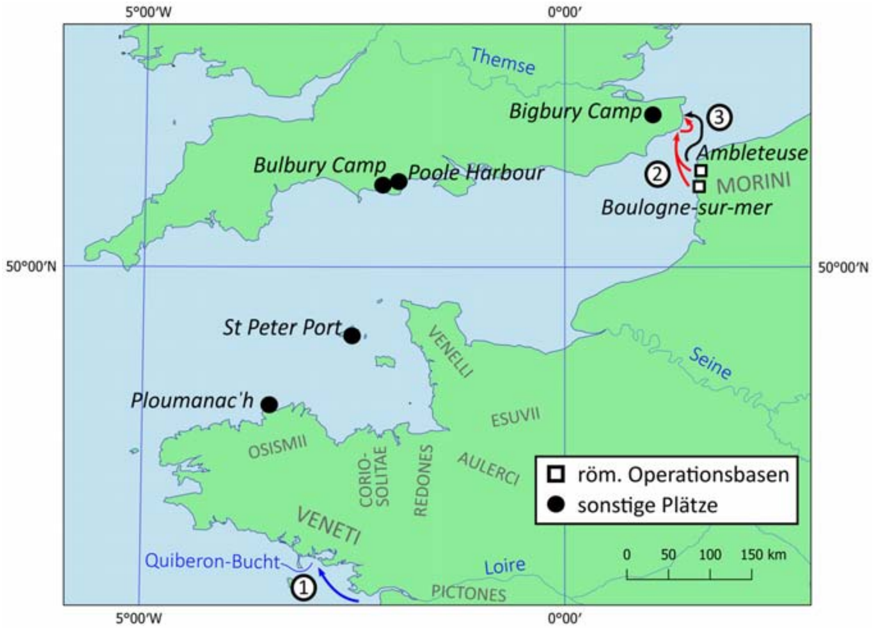

ABB. 3 Caesars Operationen in der Bretagne und im Kanalraum, 57–54 v. Chr. – 1: Seeschlacht in der Quiberon-Bucht, 56 v. Chr.; 2: Erste Landung Caesars in Britannien, 55 v. Chr.; 3: Zweite Landung Caesars in Britannien, 54 v. Chr.

auch die übrigen Stämme erfaßte. Die Offiziere des Crassus wurden von den Veneti gefangengenommen, um die Rückgabe der im Vorjahr gestellten Geiseln zu erzwingen.[94] Caesar wertete dieses Verhalten angesichts der vorausgegangenen Unterwerfung wiederum als *rebellio*;[95] ob den Veneti und ihren Nachbarstämmen bei ihrem Kontakt mit P. Crassus im Vorjahr die Tragweite einer *deditio* wirklich bewußt gewesen war, ist allerdings unklar. Im Rahmen ihrer Kriegsvorbereitungen konzentrierten die Stämme der Bretagne Schiffe im Gebiet der Veneti und zogen sowohl aus Nordgallien als auch aus Britannien Hilfskontingente zusammen.[96]

is true, cannot be securely dated by its technical characteristics alone"; zum Problem von Ankerfunden in Nordwesteuropa cf. auch Langenbach 1998, 32–38), Wells 2009, 158. Die Theorie, einzelne Gemeinwesen in der Bretagne oder der Normandie hätten auch nach dem Veneterfeldzug Cäsars noch längere Zeit erfolgreich Widerstand leisten können (Goscinny/Uderzo 1959), hat in der Forschung keine Resonanz gefunden.

94 Caes. *Gall.* 3.8.2.

95 Caes. *Gall.* 3.10.2.

96 Caes *Gall.* 3.9.8–9.

Caesar reagierte mit der Vorbereitung eines dreiteiligen Vorstoßes in die Bretagne. Während P. Crassus mit der um zwei Kohorten verstärkten *legio VII* nach Aquitanien beordert wurde,[97] um einer möglichen Unterstützung für die *maritimae civitates* von dort vorzubeugen,[98] schickte Caesar T. Labienus mit einem mehrheitlich aus Reiterei bestehenden Verband an den Rhein, um den Bretagnefeldzug gegen mögliche Interventionen von Belgae und Germanen abzuschirmen.[99] Zwei Stoßkeile wurden in den Nordwesten Galliens gerichtet: Q. Titurius Sabinus zog mit drei Legionen gegen Venelli, Coriosolitae und Lexovii, während Caesar sich selbst mit einem vermutlich vergleichbaren Kontingent direkt gegen die Veneti wandte.[100] Den dritten Stoßkeil bildete ein Flottenverband, der aus Kriegsschiffen bestand, die Caesar in der Loiremündung hatte bauen lassen.[101] Dieser umfaßte zusätzlich Einheiten, die aus im Gebiet der Pictones und Santones zusammengezogenen Schiffen bestanden und bei denen es sich vermutlich um Transporter handelte. Das Kommando über diesen Verband hatte der junge D. Iunius Brutus.

Der Feldzug Caesars gestaltete sich zunächst schwierig. Die *oppida* der Veneti befanden sich zumeist auf schwer zugänglichen Landzungen, deren Belagerung bereits mit erheblichen Problemen verbunden war.[102] Zudem setzten sie die ihnen zur Verfügung stehenden Schiffe ein, um Besatzung und Bevölkerung einzelner *oppida* zu evakuieren, wenn diese kurz vor dem Fall standen, und um sie dann an einen neuen, leicht zu verteidigenden Küstenplatz zu transportieren.[103] Einer derart defensiven Strategie waren zwar theoretisch Grenzen gesetzt, da Plätze, die als *oppida* nutzbar waren, auch an der zerklüfteten Küste der Bretagne nicht in beliebiger Zahl vorhanden waren;

97 Caes *Gall.* 3.11.3. Caesar erwähnt die *legio VII* nicht, sondern läßt Crassus *cum cohortibus legionariis XII* nach Aquitanien ziehen; daß die *legio VII* den Kern dieses Verbandes darstellte, ist aber kaum zu bezweifeln.

98 Caes *Gall.* 3.11.3.

99 Caes *Gall.* 3.11.2.

100 Caes. *Gall.* 3.11.4.

101 Caes *Gall.* 3.9.1; etwas anders D.C. 39.40.5, der D. Iunius Brutus mit einer Flotte aus dem Mittelmeer in die Bretagne vorstoßen läßt, nachdem Caesar zunächst in der Loiremündung Schiffe hatte bauen lassen, cf. D.C. 39.40.3. Zwar ist die Forschung hier teilweise Dio gefolgt (cf. etwa Mason 2003, 68–69), doch dürfte es sich bei den Nachrichten über zwei römische Schiffsverbände um eine Doppelung handeln, zumal bezweifelt werden muß, ob die Sammlung eines zahlenmäßig starken Verbandes im Mittelmeerraum sowie die anschließende Überführung entlang den Küsten Spaniens und Galliens (die Entfernung zwischen Gades und der Loiremündung beträgt allein bereits rund 2.000 km) militärisch sinnvoll gewesen wäre.

102 Caes. *Gall.* 3.12.1–2; cf. auch D.C. 39.40.4.

103 Caes. *Gall.* 3.12.2–3.

die Zeit spielte den Veneti aber in die Hände. Für Caesar bestand die Gefahr, die Feldzugssaison ohne greifbaren Erfolg in der Bretagne beenden zu müssen; ausdrücklich spricht er von der Eroberung einzelner *oppida* als *frustra labor*.[104] Ein derartiges Scheitern hätte eine Signalwirkung mit möglicherweise dramatischen Konsequenzen entfalten können, die seine bisherigen Erfolge in Gallien gefährdet hätten. Ohne den Einsatz des Flottenverbandes war daher eine schnelle Entscheidung noch im Sommer 56 nicht herbeizuführen. Den Schiffen des Brutus gelang es aber offenbar erst gegen Ende des Sommers, im Gebiet der Veneti einzutreffen. Caesar gibt als Grund hierfür widrige Witterungsverhältnisse sowie die allgemeinen Schwierigkeiten der Navigation an einer fremden Küste an.[105] Eine mehrwöchige Verspätung erscheint aber angesichts der vergleichsweise kurzen Entfernung zwischen der Loiremündung und dem Einsatzgebiet allein durch das Wetter nur unzureichend erklärt.[106] Vielmehr dürften die Vorbereitungen Caesars, die neben dem Bau der Schiffe auch die Anwerbung von Besatzungen aus der *Gallia Narbonensis* sowie die Requirierung von Schiffsmaterial vor Ort umfaßten, einen längeren Zeitraum in Anspruch genommen haben und beim Aufbruch des Heeres schlicht noch nicht abgeschlossen gewesen sein.

Vor der Küste der Bretagne kam es schließlich zur ersten Seeschlacht im Atlantik seit der Schlacht von Carteia und zur Entscheidung im Veneterfeldzug. Dem 220 Schiffe umfassenden Verband der Veneti standen dabei wenigstens rund 400 römische Schiffe gegenüber.[107] Trotz ihrer numerischen Überlegenheit hatten die Römer zunächst aber mit erheblichen Problemen zu kämpfen, da die Schiffe der Veneti gegen den Einsatz von Rammspornen unempfindlich waren und zudem über deutlich höhere Decks verfügten als die römischen Schiffe.[108] Die Wende zugunsten der Römer führte schließlich der Einsatz von

104 Caes. *Gall.*3.14.1.

105 Caes. *Gall.* 3.12.3.

106 Die Distanz zwischen der Loiremündung und der Quiberonbucht am Ausgang des Golfes von Morbihan, die gewöhnlich als Ort der Schlacht vermutet wird (cf. etwa Guillerm 2001, 26, Mason 2003, 69), beträgt rund 160 Seemeilen; bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 3 Knoten wäre diese innerhalb von zwei bis drei Tagen zurückzulegen.

107 Für die Zahl der Schiffe der Veneti cf. Caes *Gall.* 3.14.2; eine entsprechende Angabe über die Zahl der römischen Schiffe fehlt, nach einer Bemerkung in 3.15.1 (*cum singulas* [i.e. *naves hostium*] *binae ac ternae naves circumsteterant*) muß das Verhältnis aber wenigstens 1:2 betragen haben.

108 Caes *Gall.* 3.13.1–4 und 3.14.4; cf. auch D.C. 39.41.1–2. Zur Bauweise der venetischen Schiffe cf. Merlat/Creston 1956 (immer noch grundlegend); cf. daneben zur keltischen Schiffsbautradition (für einen konzisen Überblick zu Begriffs- und Forschungsgeschichte Hocker 2004, 70–71) – basierend vor allem auf der Auswertung der Schiffsfunde Blackfriars I und St. Peter Port – Marsden 1967, Ellmers 1969, McGrail 1995, Milne 1996, Arnold 1999, Hocker

an langen Stangen befestigten Sicheln herbei, mit denen das Takelwerk der venetischen Schiffe zerschnitten werden konnte, wodurch diese manövrier- und bewegungsunfähig liegenblieben und schließlich geentert werden konnten.[109] Eine plötzlich einsetzende Flaute machte zudem Fluchtversuche der Veneti unmöglich, und nach und nach wurden in dem bis zum Sonnenuntergang andauernden Seegefecht alle Schiffe von den Römern genommen oder zerstört.[110] Die Veneti unterwarfen sich Caesar als Folge der Schlacht und wurden in die Sklaverei verkauft, nachdem zur Abschreckung die führenden Persönlichkeiten des Stammes hingerichtet worden waren.[111]

Mit dem Abschluß des Bretagnefeldzugs neigte sich auch die Feldzugssaison dem Ende zu, die insgesamt für Caesar erfolgreich verlaufen war. Während er selbst gegen die Veneti gekämpft hatte, war Q. Titurius Sabinus ein vergleichbarer Erfolg im Norden der Bretagne gelungen,[112] und P. Crassus hatte den größten Teil Aquitaniens unterwerfen können.[113] Caesar zog zum Abschluß des Sommers gegen die Morini und Menapii an die Kanalküste und konnte auch dort militärische Erfolge erringen,[114] ehe er sein Heer schließlich in die Winterlager führte.

Der Feldzug im Sommer 56 v. Chr. brachte römische Seestreitkräfte zum ersten Mal an die gallische Atlantikküste und in die Nähe des Kanals. Dabei war das Vorgehen Caesars zwar nicht von einem hohen Grad an Koordinierung zwischen seinem Heer und dem eingesetzten Schiffsverband geprägt, bemerkenswert ist aber dennoch die Leistungsfähigkeit der römischen Heereslogistik, der es möglich war, innerhalb eines verhältnismäßig kurzen Zeitraumes einen zahlenmäßig starken Schiffsverband auszurüsten und zu bemannen. Der Feldzug gegen die Veneti ist damit der erste einer ganzen Anzahl von umfangreichen Feldzügen, zu deren Vorbereitung die Bereitstellung von Schiffsmaterial in großer Zahl gehörte.

2004, 67–72; für eine Übersicht über in diese Bautradition gehörige Wrackfunde cf. Marsden 1994, tab. 16. Die große Mehrzahl der im außermediterranen Raum gefundenen Schiffe sind in die keltische Schiffsbautradition einzuordnen, Marsden 1995 hat allerdings darauf hingewiesen, daß auch Elemente mediterraner Schiffsbautradition in den nordwesteuropäischen Raum eingedrungen sind, cf. Marsden 1995, 304: „the history of nautical tradition and practice, in which the Mediterranean played an important part, was much more complex than anyone realised".

109 Caes. *Gall.* 3.14.5–7; cf. auch D.C. 39.43.4.

110 Caes. *Gall.* 3.15.4.

111 Caes. *Gall.* 3.16.4; cf. auch D.C. 39.43.5.

112 Caes. *Gall.* 3.17.1–19.6; cf. auch D.C. 39.45.1–7.

113 Caes. *Gall.* 3.20.1–27.2; cf. auch D.C. 39.46.1–4.

114 Caes *Gall.* 3.28.1–29.3.

Die ausführliche Beschreibung Caesars wirft einige Fragen hinsichtlich der Abwicklung des Feldzuges auf, über die sich kaum Erkenntnisse gewinnen lassen. Hierzu gehört zunächst das Schicksal der auf beiden Seiten eingesetzten Schiffe. Während bei den Schiffen der Veneti, die vermutlich alle mehr oder weniger schwere Beschädigungen davongetragen hatten, eine Aufgabe und nachfolgende Zerstörung ohne weiteres denkbar ist, bereitet die Frage nach dem Verbleib der römischen Schiffe auf den ersten Blick größere Schwierigkeiten. So erweckt die Darstellung Caesars nicht den Eindruck, als hätte ein größerer Teil seiner Kriegsschiffe massive Schäden davongetragen. Allerdings ist zum einen damit zu rechnen, daß der Bericht Caesars in dieser Hinsicht möglicherweise geschönt ist, zum anderen legen die allgemeinen Umstände der Seeschlacht, in der die Veneti die Römer von höhergelegenen Schiffen aus bekämpfen konnten, schwerere Beschädigungen der mutmaßlich verhältnismäßig leichten Schiffe der Römer durchaus nahe. Tatsächlich scheint die Zahl der Caesar in Nordgallien zur Verfügung stehenden Kriegsschiffe vergleichsweise begrenzt gewesen zu sein: während im Rahmen der ersten Landung Caesars eine nicht genannte Zahl an Kriegsschiffen zum Einsatz kam,[115] wurde die zweite Unternehmung Caesars im Jahr 54 v. Chr. von 28 Kriegsschiffen begleitet.[116] Da Caesar bei der Vorbereitung der Unternehmung des Jahres 54 v. Chr. nur Transportschiffe neu ausrüsten ließ, bei der Landung im Jahr zuvor aber nur 12 Schiffe verloren gegangen waren,[117] hätten somit – gesetzt den unwahrscheinlichen Fall, daß es sich bei diesen Verlusten ausschließlich um Kriegsschiffe gehandelt hätte – Caesar zu Jahresbeginn 55 v. Chr. maximal 40 Kriegsschiffe zur Verfügung gestanden.

Neben den Schiffen stellt sich auch die Frage nach dem Verbleib der Mannschaften. Dabei handelt es sich um ein Problem von erheblicher Dimension, wie eine einfache Rechnung zeigt: nimmt man für die Flotte des D. Iunius Brutus eine durchschnittliche Mannschaftsstärke von rund 50 Mann pro Schiff und einen Gesamtbestand von rund 400 Schiffen an, umfaßte der Flottenverband insgesamt 20.000 Mann Schiffsbesatzungen. Von diesen könnte nach Ende des Feldzuges der größte Teil entlassen worden sein. Ob die von Caesar in der Gallia Narbonensis angeworbenen Besatzungen dann wieder in ihre Heimat zurückkehrten, läßt sich nicht entscheiden. Denkbar wäre allerdings auch, daß Caesar aus den überzähligen Schiffsbesatzungen Personal zur Auffüllung seiner Legionen rekrutierte. Ein Teil der Schiffsbesatzungen verblieb schließlich bei Caesar und stand im kommenden Jahr wieder zur Verfügung, ohne daß allerdings

115 Caes. *Gall.* 4.21.4.
116 Caes. *Gall.* 5.2.2.
117 Caes. *Gall.* 4.31.3.

deutlich wird, welche Funktion den Kriegsschiffen und ihren Besatzungen im Laufe des Jahres hätte zufallen können.

Das folgende Jahr stand zunächst im Zeichen der Auseinandersetzung mit einem germanischen Vorstoß über den Rhein.[118] Erst gegen Ende der Feldzugssaison konnte sich Caesar dann mit zwei Legionen an die Kanalküste in das Gebiet der Morini begeben, um Vorbereitungen für eine Landung in Britannien zu treffen.[119] Über die tatsächlichen Hintergründe seiner Entscheidung, noch im Herbst des Jahres 55 v. Chr. aufzubrechen, ist viel gemutmaßt worden; seiner eigenen Darstellung nach bewogen ihn zwei Gründe zu seinem Handeln, das immer wieder als überhastet bezeichnet worden ist: Zum einen war dies die häufige Unterstützung gallischer Stämme durch Truppen aus Britannien, zum anderen der Wunsch, mehr über Britannien und seine Bewohner zu erfahren. Damit läßt sich aber allenfalls das generelle Interesse an Britannien erklären, nicht aber der konkrete Entschluß zu einer Unternehmung noch im Jahr 55 v. Chr. Falls Caesar jedoch eine Invasion Britanniens bereits im Verlauf des Jahres oder gar schon seit Abschluß des Bretagnefeldzuges erwogen hatte, sollte die Landung im Herbst 55 v. Chr. möglicherweise sicherstellen, daß die eigentliche Invasion im folgenden Jahr ohne größere Erkundungsmaßnahmen vonstatten gehen konnte.[120] Sicherheit ist in dieser Frage nicht zu erlangen. Die Bedeutung, die Caesar der Operation zumaß, läßt sich aber immerhin an der Gestaltung des vierten Buches des *bellum Gallicum* ablesen – obwohl die Landung und die nachfolgenden Auseinandersetzungen nur einen kleinen Teil des Jahres einnahmen, widmet ihnen Caesar mit insgesamt 19 Kapiteln die Hälfte des gesamten Buches.

118 Caes. *Gall.* 4.1.1–19.5.

119 Die Forschung zu Caesars Unternehmungen nach Britannien kann auf eine lange Geschichte und teilweise prominente Vetreter zurückblicken. So standen sie etwa im Mittelpunkt mehrerer monographischer Studien (cf. Lewin 1862, Appach 1868, Vine 1886, Rice Holmes 1907 und Ellis 1978); cf. daneben insbesonders Grainge 2005, 83–109. Neben dem Versuch einer möglichst präzisen Bestimmung des Ortes der Landung hat die Forschung vor allem die Suche nach das cäsarische Narrativ stützenden archäologischen Befunden in den Mittelpunkt des Interesses gestellt, ohne allerdings dabei zu überzeugenden Ergebnissen zu gelangen. Für das von Caesar 54 v. Chr. gestürmte *oppidum Cassivellauni* (Caes. *Gall.* 5.21.2–6) ist mehrfach Bigbury Camp in der Nähe von Canterbury vorgeschlagen worden, cf. etwa Rice Holmes 1907, 678–685 und Thompson 1983, 237; belastbare archäologische Befunde liegen aber nicht vor. Insgesamt hat daher das Urteil von Maxfield 1989b, 19 bis heute Bestand: „despite several decades of intensive archaeological activity there is still not one jot of direct archaeological evidence for the presence of Julius Caesar's armies in Britain in 55 or 54 B.C.".

120 Diese von Mason 2003, 71 geäußerte Überlegung ist zweifelsohne attraktiv, auch wenn sie sich aus dem Text heraus nicht direkt belegen läßt.

Für die Landung in Britannien zog Caesar im Gebiet der Morini erneut einen Flottenverband zusammen, der sowohl aus Kriegsschiffen als auch aus Truppentransportern bestand. Während letztere in einem Einschiffungshafen zusammengezogen wurden, in dem verschiedentlich Boulogne-sur-mer vermutet worden ist, den Caesar aber nicht nennt,[121] handelte es sich bei den Kriegsschiffen um Teile des im vorigen Jahr gegen die Veneti zum Einsatz gekommenen Verbandes.[122] Nach Abschluß einer fünftägigen Aufklärungsmission durch C. Volusenus ließ Caesar einen aus der *legio VII* und der *legio X* bestehenden Kampfverband in die rund 80 zur Verfügung stehenden Transporter verladen. Da beide Legionen eine von teilweise harten Kämpfen geprägte Feldzugssaison hinter sich hatten, können sie nicht mehr über ihre Sollstärke verfügt haben; das Expeditionsheer Caesars dürfte vielmehr höchstens 5–6.000 Legionäre stark gewesen sein.[123] Ein Verband von 500 Reitern wurde in einem separaten Einschiffungsort, der teilweise mit Ambleteuse identifiziert worden ist,[124] auf insgesamt 18 Schiffe verteilt. Zusätzlich verteilte Caesar die ihm zur Verfügung stehenden Kriegsschiffe auf seine höheren Offiziere, so daß der Gesamtverband rund 100 bis 110 Schiffe umfaßt haben dürfte.

Da die Verladung der Kavallerie längere Zeit in Anspruch nahm, traf Caesar in den Morgenstunden zunächst mit einem Teil seines Landungsverbandes

121 Mason 2003, 71. Diese Überlegung stützt sich vor allem auf den Hinweis Dios, Caesar habe καθ᾽ ὃ μάλιστα ἐχρῆν übergesetzt (D.C. 39.51.1) sowie auf Strabos Bemerkung, Caesar habe sich in Ἴτιον (Str. 4.5.2) eingeschifft, was gewöhnlich mit Boulogne-sur-mer identifiziert wird, und so eine der vier üblichen Fahrtrouten nach Britannien genutzt (zu den vier Fahrrouten cf. Str. 4.5.2).

122 Für die Beteiligung von größeren Kriegsschiffen an der Operation, wie von Mason 2003, 71 vermutet, gibt es keine Hinweise; daß Caesars Kriegsschiffe beweglicher als die Transporter waren und dichter unter Land gehen konnten, spricht, wie oben bereits ausgeführt, deutlich gegen eine derartige Annahme.

123 Wie Caesar selbst betont (Caes. *Gall.* 4.20.1), fand die Landung am Ende einer Feldzugsaison statt, in der vor allem die *legio X* intensiven Einsatz im gallisch-germanischen Grenzgebiet gesehen hatte. Die im Verlaufe des Sommers 55 v. Chr. bei beiden Einheiten eingetretenen Personalverluste lassen sich zwar nicht näher beziffern, eine Einsatzfähigkeit von lediglich 60–70 % der ursprünglichen Einsatzstärke (die bereits unter der vollen Sollstärke gelegen haben dürfte – so belegt Tab. Vindol. 841, das ungefähr in das Jahr 90 zu datieren ist, cf. Vind Tab. p. 66, daß von den zu diesem Zeitpunkt im Auxiliarkastell Vindolanda stationierten 265 Mann 15 als *aegri*, 6 als *volnerati* und 10 als *lippientes* nicht diensttauglich waren, cf. Tab. Vindol. 841.21–24, was einer Ausfallrate von fast 12 % entspricht) – mithin von 6–7.000 Mann – erscheint aber viel wahrscheinlicher als die in der Forschung immer wieder genannte Zahl von rund 10.000 Mann.

124 Caesar spricht lediglich von *ulterior portus* (Caes. Gall. 4.23.1) oder *superior portus* (Caes. *Gall.* 4.28.1), womit wohl ein nördlich des Haupteinschiffungsplatzes gelegener Hafen gemeint ist.

vor Dover ein.[125] Dort mußte er feststellen, daß der Feind die die Mündung des Dour säumenden Höhen besetzt hatte und eine erfolgreiche Landung nicht möglich war.[126] Daraufhin wartete Caesar zunächst das Eintreffen aller Infanterietransporter sowie das Einsetzen günstiger Wind- und Strömungsverhältnisse ab, ehe er schließlich mit seinem Landungsverband – allerdings immer noch ohne die Kavallerietransporter – ankerauf ging, um das North Foreland herum fuhr und schließlich an einem flachen Küstenstreifen in den Downs, vermutlich zwischen Walmer und Deal, landete.[127]

Die eigentliche Landung war mit erheblichen Problemen verbunden, da die Britannier die Fahrt des römischen Verbandes beobachtet hatten und bereits den oberen Teil des Strandes besetzt hielten, als die römischen Transporter auf den Strand stießen. Nach großen anfänglichen Schwierigkeiten gelang es Caesar schließlich, die Britannier in die Flucht zu schlagen;[128] ein nachhaltiger Erfolg blieb ihm allerdings versagt, da die Transporter mit der Kavallerie, mit der die fliehenden Britannier hätten verfolgt und zerstreut werden können, erst nach vier Tagen am Landeplatz eintrafen.[129] In der Nacht zum fünften Tag gerieten die vor Anker liegenden oder auf den Strand gezogenen Schiffe

---

125 Caes. *Gall.* 4.23.2.

126 Caes. *Gall.* 4.23.3.

127 Unter den topographischen Fragen ist gerade in der älteren Forschung immer wieder die Lokalisierung des Landepunktes besonders in den Mittelpunkt gerückt worden; treffend hat Grainge 2005, 86 bemerkt: „the nineteenth and earlier centuries saw the publication of a riot of irreconcilable hypotheses by scholars and amateurs as to … the location of Caesar's bridgehead in Britain". Als mögliche Landeplätze wurden etwa vorgeschlagen Pevensey (Airy 1852, 10–14), Lympne oder Hythe (Lewin 1862, 30–44), die Küstenlinie zwischen Walmer und Deal (erstmals Bonaparte 1866, 172–180) oder Sandwich sowie bei der zweiten Unternehmung Richborough (Dowker 1876, insbesondere 65–69 und 70–71); eine ausführliche Besprechung der älteren Literatur mit ihren verschiedenen Theorien bietet Rice-Holmes 1907, 595–673. Grange 2005, 98–107 hat durch eine Analyse des Caesartextes sowie durch genaue Beobachtung der Meeres- und Witterungsverhältnisse überzeugend gezeigt, daß der in jüngerer Zeit von der Mehrheit der Forschung (cf. etwa Ellis 1978, 87–89, Salway 1982, 28, Webster 1993, 36–37, Frere 1999, 20–21 oder Mason 2003, 72) favorisierte Küstenstreifen unmittelbar nördlich von Walmer der wahrscheinlichste Landungsort ist.

128 Caes. *Gall.* 4.24.1–26.5. Veith 1906, 127 hat diese Auseinandersetzung am Strand als „eine der absonderlichsten Schlachten, die die Kriegsgeschichte kennt" bezeichnet, was eher der Unerfahrenheit des frühen 20. Jhs. mit amphibischer Kriegsführung als tatsächlich ungewöhnlichen taktischen Umständen entsprach – der Versuch der Britannier, die Römer daran zu hindern, einen Brückenkopf am Strand zu bilden, war nicht nur militärisch geboten, sie entsprach auch der Erfahrung Cäsars aus seinem Feldzug gegen die Callaeci (s. o.).

129 Caes. *Gall.* 4.28.1.

dann in einen schweren Sturm und trugen Schäden davon. In der Darstellung Caesars entstand dadurch eine äußerst kritische Situation, da mit dem Verlust der Transportkapazität und der Unmöglichkeit, weitere Transporter heranzuführen, dem Heer der Rückweg abgeschnitten war. Die Forschung ist dieser dramatisierenden Darstellung Caesars weitgehend gefolgt und hat in dem über den römischen Schiffsverband hereinbrechenden Sturm eine – durch Caesars Entscheidung, noch spät im Jahr nach Britannien überzusetzen, provozierte – Beinahekatastrophe gesehen.[130]

Der Text bietet jedoch zwei wichtige Informationen, die eine derartige Interpretation fraglich erscheinen lassen. Zum einen steht die Sturmschilderung gewissermaßen als Höhepunkt des Geschehens genau in der Mitte der gesamten Darstellung des Britannienunternehmens und teilt die Auseinandersetzung mit dem britannischen Gegner in zwei Teile – in den Kapiteln 24 bis 27 steht die Erzwingung der Landung im Mittelpunkt, darauf folgt in den Kapiteln 28 und 29 die Sturmschilderung, ehe schließlich die Kapitel 30 bis 35 die Entwicklung bis hin zum Entscheidungskampf behandeln. An der Historizität des Sturmes ist sicher nicht zu zweifeln, doch läßt bereits die Gesamtkomposition der Kapitel 24 bis 35 den Verdacht aufkommen, Caesar habe seine Bedeutung übertrieben, um in der Erzählung ein retardierendes Moment zu schaffen, das die Leistung seiner Soldaten in den Kapiteln 24 bis 27 sowie die Stellung von Geiseln durch die Britannier und damit den positiven Ausgang des Gesamtunternehmens besonders hervorhebt. Darüber hinaus paßt die Hervorhebung des Sturmes in hervorragender Weise zu einer Stilisierung als Bezwinger von Naturgewalten, die in der caesarischen Propaganda von Bedeutung war.[131]

Zum anderen gelingt es trotz der angeblich schwersten Sturmschäden – als deren Folge ein Teil der Schiffe zerstört worden, der Rest hingegen durch den Verlust notwendiger Ausrüstung nicht mehr seefähig gewesen sei[132] – alle Schiffe bis auf zwölf, die ausgeschlachtet zurückgelassen werden mußten, zu reparieren und für den Rücktransport einzusetzen.[133] Für den Landungsver-

130 Cf. etwa Veith 1906, 128, Foord/Home 1913, 20, Ellis 1978, 103–104, Peddie 1987, 9–10, Manley 2002, 41–42, Mason 2003, 74, Grainge 2005, 86.

131 Besonders deutlich greifbar in der berühmten Episode der Überquerung der Adria (cf. Plut. *Caes.* 38.1–4, insbesondere 38.3: ἴθι, ἔφη, γενναῖε, τόλμα καὶ δέδιθι μηδέν Καίσαρα φέρεις καὶ τὴν Καίσαρος Τύχην συμπλέουσαν); cf. auch Leigh 2009, 246–247; cf. auch Braund 1996, 59–62 zur Selbstdarstellung Caesars in der Darstelling der ersten Britannienunternehmung.

132 Caes. *Gall.* 4.29.3.

133 Caes. *Gall.* 4.31.3.

band mit einer Gesamtstärke von rund 100 Schiffen bedeutete dies den Verlust von insgesamt gerade einmal zwölf Prozent des eingesetzten Schiffsmaterials. Angesichts der durch die vorherigen heftigen Kämpfe eingetretenen Verluste bei den Truppen Caesars stellt sich so die Frage, ob mit dem Verlust von lediglich zwölf Schiffen überhaupt ein signifikanter Verlust an Transportkapazität verbunden war. Insgesamt betrachtet dürfte der Sturm daher vermutlich eher eine Unannehmlichkeit für Caesar dargestellt und keineswegs die Unternehmung an den Rand der Katastrophe geführt haben.

Noch vor seiner Abreise nach Italien gab Caesar den Bau eines neuen Landungsverbandes in Auftrag.[134] Zu Beginn der Feldzugssaison des Jahres 54 v. Chr. konnte er dann mit rund 600 flachgehenden Truppentransportern,[135] 28 Kriegsschiffen sowie weiteren Lastschiffen eine Streitmacht von insgesamt fünf Legionen sowie ein Kavalleriekontingent von 2.000 Reitern einschiffen.[136] Trotz einiger navigatorischer Schwierigkeiten erreichte er gegen Mittag den bereits im Jahr zuvor genutzten Landeplatz. Die Landung selbst ging ohne Widerstände vonstatten. Zwar hatten die Britannier ursprünglich geplant, wieder den Uferstreifen zu besetzen und die Römer unmittelbar an der Landung zu hindern, der Anblick eines vermutlich rund 800 Schiffe umfassenden Landungsverbandes führte aber dazu, daß die Britannier ihren Plan aufgaben und flohen.[137] Caesar setzte ihnen mit dem Hauptteil seiner Streitmacht zunächst nach, mußte die Verfolgung dann aber abbrechen, da der Landungsverband erneut durch einen Sturm Schaden nahm.[138] Auch hier nimmt der Sturm wieder einen prominenten Platz in der Nähe der Mitte der gesamten Invasionsschilderung ein, wobei die Darstellung der Schäden nicht so ausführlich ausfällt wie beim Sturm des Jahres 55 v. Chr. Mit insgesamt 40 unbrauchbaren Schiffen waren die Schäden – auf den gesamten Verband umgerechnet – deutlich geringer als im Jahr zuvor.[139] Caesar ließ daraufhin alle Schiffe an Land

134 Caes. *Gall.* 5.1.1; die Aktivitäten Caesars im Kanalraum hatten in Rom für nicht geringes Interesse gesorgt; cf. Braund 1996, 41–45.

135 Caes. *Gall.* 5.2.2.

136 Caes. *Gall.* 5.8.2; die Gesamtstärke der Invasionsstreitmacht ist unbekannt, Schätzungen belaufen sich gewöhnlich auf rund 30.000 Mann, cf. etwa Ellis 1978, 114, Mason 2003, 74–75. Die Identität der fünf zum Einsatz gekommenen Legionen ist ebenfalls nicht geklärt; Caesar erwähnt lediglich *legio VII*, cf. Ellis 1978, 114–115.

137 Caes. *Gall.* 5.8.6.

138 Caes. *Gall.* 5.10.2–3.

139 Caes. *Gall.* 5.11.2; bei den Verlusten des Jahres 54 v. Chr. handelte es sich um höchstens 5 % des eingesetzten Schiffsmaterials, bei den Verlusten des Vorjahres hingegen um immerhin rund 12 %.

bringen und mit einem Schanzwerk umgeben, um sie vor Flut und Feindeinwirkung zu schützen. Die gesamte Streitmacht war zehn Tage und Nächte mit dem Errichten dieser Verschanzung beschäftigt, die angesichts des für einen Verband von nunmehr noch etwa 760 Schiffen notwendigen Raumes erhebliche Ausmaße besessen haben muß.[140]

Nach Fertigstellung der Verschanzung nahm Caesar seine Offensivoperationen wieder auf, drang bis zur Themse vor, überschritt diese und erstürmte das *oppidum* des Cassivellaunus, der daraufhin um Frieden bitten mußte.[141] Mit offenbar reicher Beute in Form von Gefangenen und zahlreichen Geiseln kehrte Caesar zu seinem Brückenkopf zurück und beschloß, Truppen, Gefangene und Geiseln in zwei Wellen nach Gallien zurückzutransportieren. Während die Schiffe der ersten Welle ohne Schwierigkeiten Gallien erreichten, war für die zweite Welle eine Verstärkung des Transportverbandes um weitere 60 von T. Labienus bereitgestellte Schiffe vorgesehen, die aber alle durch einen Sturm abgetrieben wurden und daher nicht zum Einsatz kamen. Daher nutzte Caesar die ihm noch zur Verfügung stehenden Schiffe und erreichte mit den letzten Truppen bald nach dem 25. September 54 v. Chr. schließlich die gallische Küste.[142]

Auch bei der zweiten Unternehmung Caesars ist immer wieder auf die widrigen Wetterumstände hingewiesen worden. Eine nüchterne Bilanzierung der verfügbaren Informationen zeigt aber, daß sowohl die Verluste von etwa fünf Prozent des eingesetzten Schiffsraumes als auch die nicht zuletzt durch die Mitführung von Gefangenen – die vermutlich die wertvollsten „Beutestücke" darstellten[143] – verursachten Transportprobleme zum Ende der Unternehmung vor dem Hintergrund des erfolgreichen Seetransports eines Heeres mit einer Gesamtstärke von wenigstens 50.000 Mann an eine Küste ohne jegliche Infrastruktur kaum von Bedeutung gewesen sein können; als militärische Unternehmungen waren Landung und Rücktransport ausgesprochen erfolgreich. Hinsichtlich der Nachhaltigkeit des militärpolitischen Erfolgs war hingegen schon die Antike skeptisch.[144] Zwar konnte Caesar einige Stämme des Südostens tributpflichtig machen,[145] die Einrichtung einer Provinz gelang aber nicht. Große Bekanntheit besitzt in diesem Zusammenhang die Bemerkung des Tacitus, Caesar habe Britannien seinen Erben gezeigt, nicht aber hinterlas-

140 Caes. *Gall.* 5.11.7.
141 Caes. *Gall.* 5.21.2–6
142 Zur Datierung cf. Cic. *Att.* 4.18.5 = 92.5.1–2 SB.
143 Cic *Att.* 4.16.7 = 89.7.5–7 SB; cf. auch *Att.* 4.18.5 = 92.5.3 SB.
144 So bereits Str. 4.5.3.
145 Caes. *Gall,* 5.22.4; zu den Folgen der Invasion cf. Birley 2008, 179–180.

sen.[146] Die ältere und neuere Forschung hat sich diesem Urteil weitestgehend angeschlossen.[147] Dies darf aber nicht den Blick auf die militärlogistischen Aspekte gerade der zweiten Britannienunternehmung verstellen – diesbezüglich kann die zweite Landung Caesars nur als beeindruckender Erfolg gewertet werden.

146 Tac. *Agr.* 13.1.

147 Ellis 1978, 137, Peddie 1987, 14–15, Mason 2003, 76, Birley 2008, 179, der pointiert bemerkt: „that invasion had clearly been badly prepared and was rather unsuccessful".

KAPITEL 4

Die römischen Germanienfeldzüge

Für die folgenden zwei Jahrzehnte ist wenig über römische Aktivitäten an den Küsten Nordwesteuropas bekannt. Erst im Jahr 34 v. Chr. rückte Britannien erneut in den Mittelpunkt römischen Interesses, als sich Octavian zur Vorbereitung eines Feldzuges nach Gallien begab. Zu einer Landung kam es dann aufgrund eines Aufstands der Dalmati aber nicht.[1] Wie weit die Vorbereitungen und insbesondere die Bereitstellung entsprechenden Schiffsraumes, gediehen waren, läßt sich nicht entscheiden. Octavian gab mit dem Dalmateraufstand das Interesse an Britannien aber keineswegs auf, sondern führte sieben Jahre später erneut ein Heer nach Gallien. Wieder kam es allerdings nicht zu einer Landung in Britannien, da die Verhältnisse in Gallien selbst seine ganze Aufmerksamkeit erforderten.[2] Im folgenden Jahr setzte er seine Landungsvorbereitungen fort, die Britannienunternehmung scheint also eine hohe Priorität genossen zu haben. Erneut waren es aber Unruhen, diesmal in Nordspanien, die zum Abbruch des Unternehmens und schließlich zur Aufnahme des kantabrischen Krieges führten.[3]

Während das geplante Unternehmen des Jahres 34 nur einen verhältnismäßig geringen Niederschlag in den Quellen findet, scheinen die beiden Versuche 27 und 26 mit einem nicht geringen propagandistischen Aufwand gestützt worden zu sein. Insbesondere die zeitgenössische Dichtung erweckt den Eindruck, als habe man in Rom einen Erfolg in Britannien erwartet.[4] Dabei zeigt die Verknüpfung mit dem Kampf gegen die Parther,[5] daß einer Britannienunternehmung – in der, wie in einem Erfolg gegen die Parther, eine Vollendung eines von Caesar angestoßenen Unternehmens gesehen werden konnte – offenbar große Bedeutung eingeräumt wurde. Wie schon 34 v. Chr. läßt sich auch bei den geplanten Unternehmungen der Jahre 27 und 26 v. Chr. nicht entscheiden, inwieweit bereits konkrete Vorbereitungen in Gallien getroffen worden

1 D.C. 49.38.2; Dio betont, Octavian habe den Feldzug κατὰ τὸν τοῦ πατρὸς unternehmen wollen; zu den Invasionsplanungen des Octavian bzw. des Augustus cf. auch Birley 2008, 181.

2 D.C. 53.22.5.

3 D.C. 53.25.2.

4 Cf. etwa Hor. *carm.* 1.35.29–30 sowie Tib. 3.7.147–150.

5 So etwa Hor. *carm.* 3.5.1–4: *praesens divus habebitur* | *Augustus adiectis Britannis* | *imperio gravibusque Persis*, cf. auch *carm.* 1.21.13–16. Ein sehr ähnlicher Gedanke findet sich ebenfalls in Prop. 2.27.5–6: *seu pedibus Parthos sequimur seu classe Britannos* | *et maris et terrae caeca pericla viae*.

© KONINKLIJKE BRILL NV, LEIDEN, 2020 | DOI:10.1163/9789004414426_005

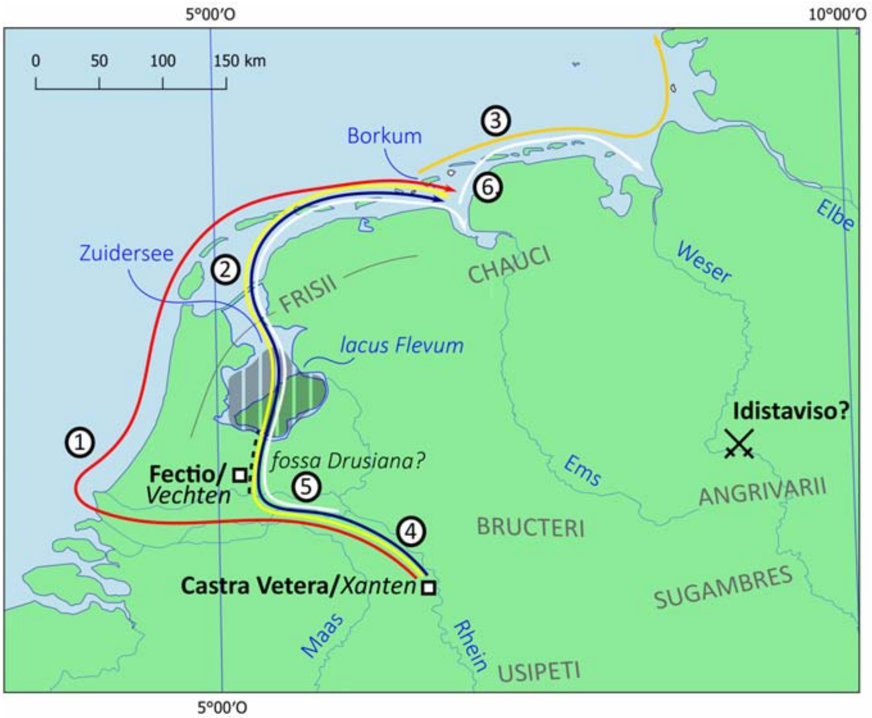

ABB. 4 Römische Operationen vor der Küste Germaniens, 12 v. Chr.–16 n. Chr. – 1: Operationen des Drusus, 12 v. Chr.; 2: Operationen des Tiberius, 4 n. Chr.; 3: Jütlanderkundung des Tiberius, 4 n. Chr.; 4: Operationen des Germanicus, 15 n. Chr.; 5: Operationen des Germanicus, 16 n. Chr.; 6: Möglicher weiterer Vorstoß zur Wesermündung, 16 n. Chr.

waren. Möglicherweise war im Zusammenhang mit den geplanten Landungen die Aktivität römischer Seestreitkräfte in den Gewässern um die britischen Inseln merklich angestiegen.[6]

In den Kontext der Invasionsvorbereitungen der Jahre 27 und 26 v. Chr. gehört schließlich auch ein auf den ersten Blick ungewöhnlich anmutendes Zeugnis des Strabo, der die römische Entscheidung, nicht in Britannien zu landen, als Ergebnis eines Kosten-Nutzen-Analyse präsentiert.[7] Demnach hätten

6 Die Bemerkung in Hor. *carm.* 4.14.47–48: *te beluosus qui remotis* | *obstrepit oceanus Britannis* [*sc. veneratur*] könnte auf eine verstärkte Kontrolle des Küstenvorfeldes verweisen; ebenso denkbar ist allerdings, daß zusammen mit den unmittelbar zuvor in *carm.* 4.14.45–46 genannten Flüssen Nil, Tigris und Donau lediglich der gewissermaßen den gesamten Erdkreis umfassende Erfolg des Augustus gepriesen werden soll.

7 Str. 2.5.8 und 4.5.3.

die Kosten für eine militärische Operation sowie die nachfolgende Stationierung von Truppen die in der Provinz zu erzielenden Steuergewinne übertroffen. Daher sei, obwohl Strabo keinen Zweifel daran läßt, daß es möglich gewesen wäre, Britannien zu erobern,[8] ein Tributverhältnis vorzuziehen, da so Einnahmen ohne größeren militärischen Aufwand erzielt werden könnten. In dieser fast modern anmutenden Äußerung ist nicht selten ein Hinweis auf einen römischen Pragmatismus gesehen worden, der bei der Ausweitung der Grenzen des römischen Herrschaftsraumes wirtschaftliche Gesichtspunkte in den Vordergrund gestellt habe.[9] Eine derartige Interpretation läßt aber den Kontext des strabonischen Zeugnisses außer Acht. Dieses muß vielmehr als Beispiel dafür gewertet werden, daß die Entscheidung, Britannien zunächst zugunsten der Operationen in Nordspanien, später dann zugunsten der Germanienfeldzüge zurückzustellen, in ähnlicher Weise propagandistisch begleitet wurde, wie das offenbar bei den Vorbereitungen für eine Landung in Britannien bereits der Fall gewesen war. Während die Dichter der augusteischen Zeit die Erwartung eines Erfolges in Britannien bezeugen, gewährt Strabo einen Blick in die propagandistische Abwicklung einer Unternehmung, der durch die persönliche Teilnahme des Augustus besondere Bedeutung verliehen worden wäre. Dabei weist die ausdrückliche Betonung Strabos, die Nutzenabwägung beziehe sich auf den derzeitigen Zustand,[10] deutlich darauf hin, daß eine Ausdehnung des römischen Herrschaftsraums nach Britannien in der Zukunft keineswegs ausgeschlossen ist.

Hierzu kam es zu Lebzeiten des Augustus allerdings nicht mehr. Während sich die Auseinandersetzungen in Spanien ihrem Ende entgegenneigten, ereigneten sich in Gallien immer wieder Unruhen,[11] die ab 20 v. Chr. zunächst die Anwesenheit Agrippas notwendig machten.[12] Nachdem dann 17 oder 16 v. Chr. sugambrische, usipetische und tencterische Gruppen den Rhein überquert und dem römischen Legaten Lollius eine schmachvolle Niederlage zugefügt hatten, bei der sie einen Legionsadler erbeuten konnten,[13] begab sich Augustus 16 v. Chr. persönlich wieder nach Gallien, wo er die nächsten drei Jahre weilte. Spätestens zu diesem Zeitpunkt dürfte die strategische Entscheidung, künftig nach Germanien und nicht nach Britannien auszugreifen, gefällt worden

8 Str. 2.5.8. Für eine Garnisonierung Britanniens setzt Strabo dabei lediglich eine Legion mit zugehörigen Hilfstruppen an, cf. Str. 4.5.3.
9 Cf. etwa Birley 2005, 16.
10 Str. 2.5.8.
11 D.C. 53.26.4–5 über M. Vinicius, der gegen Germanen kämpft.
12 D.C. 54.11.2; cf. Roddaz 1984, 383–402.
13 D.C. 54.20.4–5, Vell. 2.97.1, Suet. *Aug.* 23, Tac. *ann.* 1.10.

sein; die Forschung hat dabei immer wieder darauf hingewiesen, daß gerade die Bedrohung der neu gewonnenen gallischen Provinzen durch wiederholte Germaneneinfälle eine wichtige Rolle bei der Entscheidung für ein offensives Vordringen jenseits des Rheins hinein gespielt haben dürfte.[14] Bei den militärischen Unternehmungen in Germanien handelte es sich in erster Linie um Landoperationen, die außerhalb des Rahmens der vorliegenden Untersuchung liegen. Da für die Durchführung und logistische Unterstützung dieser Unternehmungen aber neben verschiedenen Binnenwasserwegen zu verschiedenen Zeitpunkten auch der Seeraum vor der Nordseeküste genutzt wurde, ist es dennoch sinnvoll, an dieser Stelle einen kurzen Blick auf die jeweilige Verwendung von Seetransportkapazität und Seestreitkräften zu werfen.[15]

In drei Phasen des römischen Ausgreifens nach Germanien läßt sich eine intensive Aktivität an den Küsten Germaniens in der Überlieferung noch greifen: zunächst bildeten 12 v. Chr. Operationen vor der friesischen Küste einen Teil des ersten der vier Feldzüge des Drusus, die mit der Gewinnung der Frisii als – wie sich im Verlauf der weiteren römischen Feldzüge herausstellen sollte, äußerst wichtige – Verbündete endeten. Nachdem Tiberius 4 n. Chr. nach Germanien entsandt worden war, kam es dann in einem zweiten Schritt im Rahmen des Feldzuges im Folgejahr zu weiteren umfangreichen Seeoperationen, bei denen unter anderem der Seeweg in die Ostsee erkundet wurde. Einen ersten Höhepunkt römischer Militäroperationen zur See bildeten schließlich die umfangreichen Feldzüge des Germanicus. Machte dabei im Jahr 15 n. Chr. die Nutzung des Seeweges entlang der Nordseeküste Germaniens noch lediglich einen Teil der römischen Strategie aus, so stützte sich der abschließende Feldzug des Jahres 16 n. Chr. nahezu zur Gänze auf den Einsatz von Transport- und Kriegsschiffen und war bis zu diesem Zeitpunkt die umfangreichste derartige Operation der römischen Armee in Nordwesteuropa.

Über den Einsatz von Seestreitkräften im ersten Feldzug des Drusus 12 v. Chr. berichtet Cassius Dio, Drusus habe sich nach erfolgreichen Operationen gegen Usipeti und Sugambri und der Gewinnung der Frisii als Bündner gegen die Chauci gewandt. Dort seien seine Schiffe bei Ebbe aufgelaufen,[16]

14 Gruen 1996, 178–179.

15 Eine ausführliche Auseinandersetzung mit der Nutzung der verschiedenen Flußsysteme Germaniens im 1. Jh. während der römischen Feldzüge würde den Rahmen der vorliegenden Untersuchung deutlich sprengen. Cf. hierzu vor allem Konen 2000, 111–154 und 297–347. Im Rahmen der römischen Germanienfeldzüge ist die Rolle von Seestreitkräften allgemein immer wieder hervorgehoben und gerade in jüngerer Zeit mit Verweis auf zugehörige archäologische Befunde intensiver diskutiert worden, cf. etwa Timpe 1975, 141–144, Becker 1992, 131–137, Kehne 2002, 305–310, Johne 2006, 89–95, 179–298.

16 D.C. 54.32.2.

und nur die ihn begleitenden Frisii hätten einen katastrophalen Ausgang der Unternehmung verhindert.[17] Daraufhin habe sich Drusus dann angesichts des bereits angebrochenen Winters wieder an den Rhein zurückbegeben.[18] Diese Darstellung wird in der Regel dahingehend interpretiert, daß Drusus in einem umfangreichen, amphibischen Unternehmen sein Heer auf Schiffe verladen habe und an der friesischen Küste entlang bis in das Gebiet der Chauci vorgestoßen sei.[19] Zwei von Strabon überlieferte Nachrichten, wonach Drusus im Mündungsgebiet der Ems einen Seesieg über die Brukterer errungen sowie die Insel Borkum und andere Inseln der Nordseeküste eingenommen habe, werden meist ebenfalls in den Kontext dieser Unternehmung gebracht.[20]

Ein genauerer Blick auf die Darstellung des Cassius Dio offenbart jedoch einige Unstimmigkeiten, die sich mit der Vorstellung einer großangelegten amphibischen Operation nicht recht in Einklang bringen lassen. Der Feldzug des Drusus begann spät im Jahr nach der feierlichen Weihe der *ara Romae et Augusti* in Lugdunum am 1. August des Jahres 12 v. Chr.[21] Nach Cassius Dio läßt sich das folgende Feldzugsgeschehen in drei Phasen einteilen: zunächst habe Drusus eine Rheinüberquerung germanischer Stämme abgewartet und diese geschlagen, wobei bereits diese ersten Kampfhandlungen in die Zeit nach der Altarweihe gefallen zu sein scheinen. Daraufhin sei er dann in das Gebiet der Usipeti und Sugambri eingedrungen.[22] Letztere dürften nicht zuletzt aufgrund ihrer prominenten Rolle bei der Niederlage des Lollius zunächst das Hauptziel des Feldzugs gewesen sein. Bezüglich des konkreten Ablaufes des Feldzuges ist Cassius Dio vergleichsweise präzise: Drusus setzte über den Rhein, zog gegen die Usipeti, begab sich dann mit seinem Heer in das Gebiet der Sugambri und verheerte dieses. Dabei zog er mit seinen Truppen den Rhein entlang. Nach dem Sieg über die Sugambri sei er dann rheinabwärts gefahren und schließlich in das Gebiet der Frisii gelangt.

Für diesen Ablauf sowie die anschließenden Operationen gegen die Chauci stand nur ein sehr kurzes Zeitfenster zur Verfügung: der Feldzug begann erst im August, und noch vor der Jahreswende waren die Truppen wieder in

17 D.C. 54.32.3; das von Dio an dieser Stelle verwendete σωθεὶς unterstreicht die Dramatik der Situation.

18 D.C. 54.33.3–4.

19 Konen 2000, 117–118; cf. auch Johne 2006, 90.

20 Str. 7.1.3. Cf. auch Konen 2000, 115. Johne 2006, 90–91.

21 D.C. 54.32.1; cf. Johne 2006, 88–89.

22 D.C. 54.32.1; Dio setzt die Besetzung des unruhigen Galliergebiets in einen Genitivus Absolutus, die Abwehr der Germanen dann in den Hauptsatz. An diesen Hauptsatz ist der Zug des Drusus in das Gebiet der Usipeti und Sugambri mit καὶ μετὰ τοῦτο unmittelbar angeschlossen, die beiden Geschehen sind also als unmittelbar aufeinanderfolgend gedacht.

ihre Winterlager zurückgekehrt.[23] Für den Feldzug standen damit insgesamt drei, höchstens vier Monate zur Verfügung. Bereits vor diesem Hintergrund erscheint es fraglich, ob sich Drusus nach dem erfolgreichen Abschluß der Unternehmung gegen die Sugambri mit seinen Truppen an den Rhein zurückzog, diese dort einschiffte, nur um dann in das Gebiet der Frisii fahren. Ein derartiges Vorgehen erscheint militärisch wenig sinnvoll, da die Frisii mit weitaus geringerem Aufwand auf dem Landweg zu erreichen waren. Die Nachricht des Cassius Dio über die Rheinfahrt des Drusus dürfte daher vielmehr als ein Hinweis auf einen seit den Feldzügen in Spanien bewährten Operationsablauf zu werten sein: während das Heer nach Möglichkeit entlang eines Flusses zog, diente letzterer zum schnellen Heranführen des Nachschubs. Im Falle der Unternehmung des Drusus bestand die Besonderheit darin, daß mit dem Ausgreifen in das Gebiet der Frisii und schließlich auch der Chauci Nachschubgüter nicht nur den Rhein hinunter sondern auch entlang der Nordseeküste transportiert werden mußten.

Der weitere Verlauf des Feldzuges, der sich nach der Gewinnung der Frisii als Verbündete nun gegen die Chauci richtete, bestätigt die Vermutung, Drusus habe sein Heer zu Land und nicht etwa in einer umfangreichen amphibischen Operation nach Osten bewegt. Zunächst kann es sich bei dem im weiteren Verlauf des Feldzugs von Cassius Dio erwähnten See nicht, wie in der Forschung angenommen,[24] um den *lacus Flevum* (den südlichen Teil der heutigen Zuidersee) gehandelt haben, da Drusus diesen See erst auf dem Weg von den Frisii zu den Chauci überquerte. Vielmehr dürfte hiermit das Gebiet der Emsmündung gemeint sein,[25] von der auch Strabon berichtet, Drusus habe dort einen militärischen Erfolg errungen.[26] Die von Cassius Dio gewählte Formulierung weist sodann deutlich auf eine Überquerung dieses Gewässers von einem Ufer an das andere hin;[27] dies ist insbesondere mit der Vorstellung, Dru-

23 D.C. 54.32.3. Drusus traf offenbar erst Anfang 11 v. Chr. in Rom ein, da Q. Aelius Tubero und Paullus Fabius Maximus bereits ihr Konsulat angetreten hatten.

24 Konen 2000, 115.

25 Zwar scheint der Dollart zunächst, wie Konen 2000, 115 mit Köhn 1991, 67–69 angenommen hat, auszuscheiden, da er sich erst im Mittelalter herausgebildet hat; allerdings läßt dies keine Aussage über das antike Küstenbild zu, das offenbar deutlich anders ausgesehen hat (so berichtet beispielsweise Plin. *nat.* 4.97 von 23 der germanischen Küste vorgelagerten Inseln). Insbesondere eine andere Gestalt der Insel Borkum könnte für das Emsdelta durchaus einen See- oder Sumpfcharakter bedeutet haben, der sehr wohl mit der Formulierung in D.C. 54.32.2 διὰ τῆς λίμνης ἐμβαλὼν ausgedrückt werden könnte.

26 Str. 7.1.13.

27 D.C. 54.32.2: διὰ … ἐμβαλὼν weist deutlich auf einen Weg von einem Ufer an das andere Ufer hin.

sus habe sein Heer eingeschifft und sei dann mit diesem entlang der Ostküste der Zuidersee gefahren, nicht in Einklang zu bringen. Schließlich liefert die Nachricht über das Mißgeschick, das Drusus gegen Ende des Feldzuges widerfuhr, einen deutlichen Hinweis auf den Verwendungszweck der eingesetzten römischen Schiffe. Diese seien aufgrund eines Gezeitenphänomens trockengefallen, was Drusus und sein Heer in große Schwierigkeiten gebracht habe. Als Retter in der Not hätten sich dann Frisii erwiesen, die – wie ausdrücklich von Cassius Dio betont – sich dem Feldzug als Fußsoldaten angeschlossen hatten.[28] Für den kuriosen Umstand, daß die Schiffe eines bei Ebbe festsitzenden Verbandes für ein eingeschifftes Heer eine existenzielle Bedrohung darstellten, hat die Forschung bislang keine zufriedenstellende Erklärung gefunden.[29] Tatsächlich löst sich das Problem dann, wenn der Einsatz des Schiffsverbandes als Transportoperation verstanden wird, mit der dem Heer dringend benötigte Versorgungsgüter zugeführt werden sollte. Den Wegfall dieses Nachschubs konnten dann die neu gewonnenen friesischen Vebündeten bis zu einem gewissen Grad ausgleichen. Eine direkte Verbindung zwischen den Frisii und den trockengefallenen Schiffen stellt Cassius Dio dabei nicht her.[30] Ob die eingesetzten Schiffe beim Rückmarsch aufgegeben werden mußten, läßt sich anhand der Darstellung Dios nicht entscheiden, ist aber durchaus denkbar.

Insgesamt läßt sich somit über den Feldzug des Drusus im Jahr 12 v. Chr. festhalten, daß offenbar die Nachschuborganisation für das an Land entlang zunächst des Rheines und dann der Nordseeküste operierende Heer durch den Einsatz von Transportschiffen abgewickelt wurde. Eine amphibische Operation im eigentlichen Sinne, bei der größere Truppenteile eingeschifft wurden, läßt sich hingegen mit den zur Verfügung stehenden Quellen nicht belegen. Auch die Art und Weise, in der Tacitus über die seegestützte Strategie des Germanicus berichtet, legt nahe, daß zwar der Transport von Nachschub bereits seit den Feldzügen in Spanien zu den üblichen Operationsmustern gehörte, daß aber die Verlegung des eigentlichen Feldzugsheeres eine Neuerung darstellte. Die in der Forschung immer wieder verwendete Bezeichnung „Flotten-

28 D.C. 54.32.3.

29 Konen 2000, 118 hat hinter der Formulierung ein Auflaufen schwerbeladener Schiffe bei Ebbe vermutet; ähnlich auch Johne 2006, 90. Ein bloßes Auflaufen der römischen Schiffe in den Flachwasserzonen des Emsdeltas erklärt allein aber noch keine Situation, aus der heraus ein σωθεὶς notwendig wäre.

30 Die Bemerkung in D.C. 54.32.3 über den Dienst der Frisii als Fußsoldaten bezieht sich nur auf die Frisii, als eine Erklärung für die Zusammensetzung des Verbandes kann sie nicht dienen.

expedition“ ist daher ein wenig irreführend,[31] auch wenn die Transporter durch Kriegsschiffe gesichert gewesen sein dürften, was die Nachricht Strabons über den römischen Seesieg gegen die Brukterer nahelegt. Auf den Hinweis Suetons, Drusus habe als erster Römer den *Oceanus* befahren,[32] hat die Annahme einer das Heer an Land lediglich unterstützenden Transportoperation keine Auswirkung – der Einsatz mutmaßlich umfangreicher Verbände zur Versorgung des Heeres rechtfertigte in jedem Fall den Anspruch, den *Oceanus* als Seeweg genutzt zu haben.

Für den zweiten Germanienfeldzug des Drusus im Jahr 11 v. Chr. ist verschiedentlich ein weiteres Unternehmen entlang der Nordseeküste angenommen worden.[33] Diese Vermutung stützt sich vor allem auf eine Bemerkung in den *periochae* des Livius, das 140. Buch habe eine Schilderung der Unterwerfung verschiedener germanischer Stämme, darunter auch der Chauci, enthalten.[34] Da Drusus selbst allerdings von Vetera aus ins Landesinnere vorstieß und sich gegen Usipeti, Sugambri und Cherusci wandte,[35] liegt die Vermutung nahe, er sei auf dem Landweg auch in das Gebiet der Chauci gelangt. Der Einsatz eines zweiten, seegestützten Stoßkeils läßt sich mit dem Hinweis aus den *periochae* allein nicht belegen.[36] Denkbar wäre zwar eine Unterstützung eines sich in Richtung der Chauci bewegenden Heeresteiles durch die Heranführung von Nachschub über See, doch läßt sich diese Vermutung anhand des Quellenmaterials nicht verifizieren.

Ein allgemeines Problem stellen die den Feldzügen des Drusus vorausgehenden infrastrukturellen Vorbereitungen dar. Dabei bewahrt die literarische Überlieferung zwei wichtige Nachrichten: Zum einen soll es nach dem Zeugnis des Sueton zur Anlage von Kanälen gekommen sein, die noch zu Lebzeiten des Sueton nach Drusus benannt gewesen seien.[37] Der Interpretation der *fossa Drusiana* als Vorarbeiten für den Feldzug des Jahres 12 v. Chr. ist die Forschung weitgehend gefolgt.[38] Die genaue Lokalisierung dieser Wasserwege

---

31 Cf. etwa Beck et al. 1998, 215.

32 Suet. *Claud.* 1.2. Die Behauptung sollte in jedem Fall nicht zu sehr belastet werden, da bereits die Operationen Caesars ja ein Befahren des *Oceanus* darstellten.

33 Cf. etwa Timpe 1975, 143–144, Konen 2000, 120.

34 Liv. perioch. 140.1.

35 D.C. 54.33.1; cf. auch Konen 2000, 120–121.

36 In diesem Zusammenhang ist es immerhin auffällig, daß die Chauci in den *periochae* zu den *trans Rhenum gentes* gezählt werden, während Hinweise auf den *Oceanus* fehlen; cf. auch Liv. *perioch.* 139.1 zum Feldzug des Jahres 12 v. Chr., wo ebenfalls nur von *civitates trans Rhenum positas* die Rede ist.

37 Suet. *Claud.* 1.2. Cf. auch Tac. *Ann.* 2.8.1.

38 Konen 2000, 110 mit weiterer Literatur.

hat dabei in der Vergangenheit einige Aufmerksamkeit erfahren.[39] Hingegen wurde dem Umstand, daß die Nachricht des Sueton nicht vollständig schlüssig ist und zudem Cassius Dio nichts von diesen Anlagen berichtet, deutlich weniger Beachtung geschenkt. Tatsächlich betont Sueton, Drusus habe als erster römischer Feldherr den *Oceanus* befahren und sich gleichzeitig um die Anlage der Kanäle gekümmert, schweigt sich über deren eigentlichen Zweck aber aus.[40] Die Annahme, Drusus sei durch die *fossa Drusiana* in die Zuidersee gelangt, stützt sich im wesentlichen auf die Bemerkung des Tacitus, Germanicus sei bei seinem dritten Germanienfeldzug im Jahr 16 in gleicher Weise wie sein Vater vorgegangen.[41] Hierunter ist allerdings weniger das Befahren des Kanales im Speziellen als vielmehr die gesamte seegestützte Unternehmung zu verstehen; einen Beleg für eine konkrete Nutzung durch Drusus liefert die Darstellung des Tacitus nicht. Tatsächlich kann, wie oben gezeigt, mit dem von Cassius Dio erwähnten See kaum die Zuidersee gemeint sein, da diese nicht zum geographischen Ablauf des Feldzugsgeschehen paßt. Kanalanlagen spielen in der Darstellung des Cassius Dio keine Rolle, vielmehr erreicht Drusus den *Oceanus*, nachdem er den Rhein stromabwärts gefahren ist.[42] Zwar kann angesichts der verschiedenen antiken Zeugnisse wenig Zweifel daran bestehen, daß es unter Drusus zur Anlage von Kanälen gekommen ist, deren genaue Funktion liegt aber weitgehend im Dunkeln. Festhalten läßt sich lediglich, daß für den ersten Feldzug des Drusus im Jahre 12 v. Chr. die Existenz der *fossa* den vorhandenen Quellen nach als unwahrscheinlich angesehen werden muß. Möglicherweise wurde mit ihrer Anlage begonnen, nachdem im Rahmen des ersten Feldzuges des Drusus die Vorteile der Nutzung des Seeweges deutlich geworden waren. Zudem könnten die Beziehungen zwischen Rom und den Frisii einen im Vergleich zum Seeweg entlang der Nordseeküste weniger gefährlichen Kommunikationsweg wünschenswert haben erscheinen lassen. Dieser Überlegung zufolge wäre die *fossa Drusiana* ein Ergebnis des ersten Germanienfeldzuges des Drusus und nicht etwa ein Teil der logistischen Vorbereitungen.

Neben den Nachrichten über die *fossa Drusiana* finden sich in der literarischen Überlieferung darüber hinaus auch Hinweise auf den Aufbau von Seestreitkräften und die Einrichtung einer nicht zuletzt auf ihren Einsatz hin ausgerichteten Infrastruktur. So erwähnt Florus im Rahmen seiner Darstellung

39 Über den genauen Verlauf der *fossa Drusiana* besteht bis heute allerdings keine Einigkeit, cf. Huisman 1995, Johne 2006, 90, Löffl 2010, 416, Campbell 2012, 223–224.

40 Suet. *Claud.* 1.2.

41 Tac. *Ann.* 2.8.1.

42 D.C. 54.32.2 läßt diesbezüglich keine andere Interpretation zu: ἔς τε τὸν ὠκεανὸν διὰ τοῦ Ῥήνου καταπλεύσας.

der Feldzüge des Drusus auch Maßnahmen, mit denen Drusus die neu erworbenen Gebiete sicherte. Dabei habe er zwei Plätze miteinander verbunden: *Bormam et Gesoriacum pontibus iunxit classibusque firmavit.*[43] Bereits die ältere Forschung hat sich intensiv mit den beiden Ortsnamen auseinandergesetzt, doch während es sich bei *Gesoriacum* kaum um einen anderen Ort als das heutige Boulogne-sur-Mer gehandelt haben dürfte, entzieht sich *Bormam*, für das verschiedene Plätze am Unterlauf des Rheins vorgeschlagen worden sind, bis heute einer genauen Identifizierung.[44]

Ein Problem stellt dabei die Interpretation des von Florus verwendeten Begriffes *pontes* dar, hinter dem man zunächst ein Brückenbauwerk vermuten könnte. Einer derartigen, in der Forschung immer wieder vertretenen Deutung steht allerdings eine praktische Überlegung im Wege. So kann die Sicherung zweier gegenüberliegender oder wenigstens nahe aneinander liegender Plätze mit zwei verschiedenen *classes* kaum sinnvoll gewesen sein,[45] und es stellt sich überhaupt die Frage, in welcher Weise ein einzelnes Brückenbauwerk durch eine *classis* hätte geschützt werden können. Daneben sollte nicht aus den Augen verloren werden, daß laut der Florusstelle Drusus ja nicht die Brücken mit *classes* gesichert hat, sondern vielmehr die genannten Orte. Als Alternative zur Deutung der von Florus berichteten Ereignisse als Brückenschlag über den Rhein hat die ältere Forschung vorgeschlagen, die Formulierung *pontibus iunxit* könnte sich auf ein umfangreicheres Infrastrukturprojekt beziehen, mit dem eine größere Distanz überbrückt wurde. Die Wortwahl steht dabei einer derartigen Deutung keineswegs im Wege, da *pontes* an dieser Stelle als Knüppeldämme interpretiert werden könnten.[46] Eine Anbindung des Niederrheingebiets an Boulogne-sur-Mer mittels einer ausgebauten Straße erscheint angesichts der Bedeutung Boulognes, das Endpunkt einer der von Agrippa angelegten Fernstraßen war, durchaus folgerichtig, und auch für die Stationierung von Seestreitkräften bot sich Boulogne an.

Trotz der mit der Florusstelle verbundenen Schwierigkeiten stellt diese somit insgesamt ein wichtiges frühes Zeugnis für die Operationsgeschichte römischer Seestreitkräfte in Nordwesteuropa dar. Ob es sich bei den *classes*,

---

43 Flor. *epit.* 2.30.26.

44 Für einen Überblick über die ältere Forschung cf. Becker 1863; cf. daneben Kornemann 1909, 427–432; ausführlich diskutieren die Florusstelle Rösger/Will 1985; ein Überblick über weitere Literatur in Rösger/Will 1985, 28 n. 8.

45 Dieses Problem läßt sich nicht durch die Annahme zweier mit dem gegenüberliegenden Ufer verbundenen Orte lösen, wie etwa von Rösger/Will 1985, 33–35 vorgeschlagen.

46 Becker 1863, 39–41, der von „zu militärischen oder bürgerlichen Verkehrszwecken angestrebte Gangbarmachung sumpfiger und morastiger Landstrecken durch Erbauung von Stein- und Holzdämmen" spricht (Becker 1863, 40); cf. auch Kornemann 1909, 432.

die Drusus in *Gesoriacum* und in *Bormam* stationierte, bereit um die späteren *classis Germanica* und *classis Britannica* handelte, ist umstritten. So ist die Entstehung der *classis Britannica* in der Vergangenheit häufig in den Zusammenhang der Invasion des Claudius gebracht worden, ohne daß hierfür allerdings konkrete Belege vorlägen.[47] Gegen eine Identifizierung der von Drusus eingerichteten *classis* mit der *classis Britannica* ist neben der unklaren Funktion einer solchen Einheit auch die auf den ersten Blick merkwürdig erscheinende Benennung ins Feld geführt worden, die an eine Beziehung zur römischen Provinz Britannien denken läßt.[48] Tatsächlich ist aber angesichts der bei Plinius belegten Bezeichnung Boulogne-sur-Mers als *portus Britannicus* ein Zusammenhang zwischen dem Namen der *classis* und der Einrichtung der Provinz Britannien keineswegs zwingend.[49] Eine deutlich vor der Invasion des Claudius zu datierende Entstehung einer *classis Britannica* wäre also prinzipiell sehr wohl möglich. Auch ließen sich für eine in Boulogne stationierte *classis* verschiedene Einsatzaufgaben denken; die diesbezüglich in der Forschung geäußerten Bedenken scheinen in der Vorstellung eines Großverbandes zu wurzeln, dessen Einsatzmöglichkeiten von Boulogne aus in augusteischer Zeit tatsächlich eher begrenzt gewesen wären.[50] Eine derartige Vorstellung verkennt aber, wie eingangs der vorliegenden Untersuchung ausgeführt, den tatsächlichen Charakter provinzialer *classes*. Tatsächlich würde ein kleiner, primär mit der Kontrolle des unmittelbaren Küstenvorfeldes betrauter Verband gut zur Formulierung des Florus passen, die in ihrer Fokussierung auf die beiden Küstenplätze am ehesten lokale Aufgaben nahelegt.

Eindeutig ist die *classis Britannica* erst in Inschriften aus der zweiten Hälfte des 1. Jhs. n. Chr. belegt.[51] Eine Zurückweisung der Florusstelle läßt sich durch den epigraphischen Befund allein allerdings nicht rechtfertigen. Verbindet man das Zeugnis des Florus mit den übrigen erhaltenen Nachrichten, so ergeben sich zwei Interpretationsmöglichkeiten: zum einen könnte eine von Drusus in Boulogne-sur-Mer stationierte Einheit in den folgenden Jahrzehnten zunächst wieder aufgelöst worden sein, ehe dann in den Jahrzehnten nach der Eroberung Britanniens erneut ein permanenter Verband in Gestalt der *classis*

47 Cf. etwa Atkinson 1933, 2–3, Starr 1941, 152–153, Cleere 1977, 16–18, Reddé 1986, 493, Saddington 1990, 229, Milne 2000, 127, Mason 2003, 105, Rummel 2008, 224.

48 Saddington 1990, 229 n. 29.

49 Plin. *nat.* 4.23.122; für den Kanal ist zur gleichen Zeit die Bezeichnung *oceanus Britannicus* belegt, cf. Plin *nat.* 4.19.109.

50 So selbst Reed 1975, 322, der ansonsten die *classis Britannica* auf die Stationierung der bei Florus erwähnten *classis* durch Drusus zurückführt.

51 Für eine Diskussion der im Zusammenhang der *classis Britannica* häufig angeführten Stelle Tac. *Hist.* 4.79.3 siehe das folgende Kapitel.

Britannica aufgestellt wurde. Zum anderen könnte es sich bei der *classis Britannica* aber auch um eine der *classes* des Drusus handeln. Letztlich läßt sich die Frage nicht entscheiden, die letztgenannte Möglichkeit ist aber immerhin deutlich weniger kompliziert und daher möglicherweise vorzuziehen.[52]

Spätestens mit Abschluß des Feldzuges im Jahr 11 v. Chr., wahrscheinlich aber schon im vorausgehenden Jahr, fanden größere Operationen vor der Nordseeküste vorerst ein Ende. Die weiteren Feldzüge des Drusus in Germanien zeichneten sich zwar weiterhin durch eine zum Teil intensive Nutzung von Wasserwegen zur Heranführung von Nachschub aus, doch wurden hierzu die verschiedenen Flußsysteme Germaniens genutzt. Somit liegen die entsprechenden Operationen außerhalb des Rahmens der vorliegenden Untersuchung.[53] Erst im Jahr 4 n. Chr. diente die Nordseeküste wieder als Operationsraum römischer Einheiten. Dabei könnte die *fossa Drusiana* bei den römischen Planungen eine wichtige Rolle gespielt haben. Um 4 oder 5 n. Chr. wurde in der Nähe des heutigen Vechten das Kastell Fectio angelegt, das möglicherweise die Einfahrt in die *fossa* schützen sollte und in der Forschung verschiedentlich als Einschiffungspunkt römischer Streitkräfte angesehen worden ist,[54] ohne daß der archäologische Befund allerdings eindeutig wäre.[55] Der Schwerpunkt der Vorbereitungen des Tiberius hat aber ohne Zweifel im Gebiet der Moriner gelegen. Im Rahmen seiner Gallienreise besuchte Tiberius auch Boulogne-sur-mer,[56] wo vermutlich ein nicht geringer Teil der im Verlauf des Feldzuges zum Einsatz kommenden Schiffe gebaut wurde; auch von einer Rekrutierung von Schiffsbesatzungen vor allem aus dem Stamm der Morini ist auszugehen. Obwohl insbesondere die Hafeninfrastruktur in Boulogne-sur-mer noch nicht so stark ausgebildet gewesen sein kann, wie gut eine Generation später unter Claudius während der Vorbereitungen zur Landung in Britannien, ist es dennoch sehr wohl denkbar, daß das zweimalige Ansetzen des Augustus zu einer Invasion Britanniens in diesem Raum bereits gewisse Spuren hinterlassen hatte und die nordgallische Küste ganz allgemein als Bereitstellungsraum für Seestreitkräfte angesehen wurde.

Für den eigentlichen Feldzugsverlauf des Jahres 4 n. Chr. steht in erster Linie die Darstellung des Velleius Paterculus zur Verfügung, die vor allem die Ergeb-

---

52 Ob die Frage nach der Ersteinrichtung der *classis Britannica* mit archäologischen Befunden geklärt werden kann, wie Rummel 2008, 226 n. 1431 bemerkt hat, muß dagegen bezweifelt werden.

53 Cf. hierzu Konen 2000, 121–122, Johne 2006, 95–103.

54 Zum Kastell Fectio cf. Polak/Wynia 1991, Konen 2000, 274–280.

55 Cf. die Bedenken von Konen 2000, 277–278.

56 Kornemann 1909, cf. auch Konen 2000, 129–131, Johne 2006, 135–137.

nisse der römischen Unternehmung referiert, zum eigentlichen Ablauf des Feldzuges aber kaum Angaben macht.[57] Von einer Beteiligung von Seestreitkräften am römischen Vorgehen ist dabei zunächst nichts zu lesen, allerdings werden die Bructerer ausdrücklich als unterworfener Stamm erwähnt.[58] Aufgrund der Lage ihres Siedlungsgebietes an der Ems wirkt die in der Forschung verschiedentlich geäußerte Vermutung, der Feldzug gegen die Bructerer habe sich ähnlich gestaltet wie der des Drusus,[59] durchaus plausibel. Dabei könnte das aus dem Landesinneren Richtung Emsmündung vorstoßende Heer durch an der Nordseeküste entlangfahrende Schiffe mit Nachschubgütern versorgt worden sein. Insgesamt bleibt die Rolle, die Schiffseinheiten beim ersten Feldzug des Tiberius zufiel, aber weitgehend im Dunkeln.

Deutlicher erkennbar sind die Aktivitäten römischer Seestreitkräfte bei den Unternehmungen des folgenden Jahres. In den erhaltenen Quellen treten dabei zwei verschiedene Aspekte römischer Seeoperationen hervor. Zum einen legt die Betonung des Velleius, die Chauci hätten sich endgültig unterworden,[60] entweder eine militärische Auseinandersetzung oder zumindest eine entsprechende römische Machtdemonstration nahe. In beiden Fällen ist angesichts des späteren Einsatzes entlang der Nordseeküste davon auszugehen, daß der Nachschub für das Heer wieder wenigstens in Teilen über See abgewickelt wurde. Velleius betont insbesondere den hohen Grad an zeitlicher Koordinierung, den die römischen Verbände offenbar erreichen konnten; so trafen um Jütland herum beorderte Schiffe im richtigen Moment wieder mit dem Heer zusammen, um auf die zu beiden Seiten der Elbe siedelnden Germanen erheblichen Eindruck zu machen.[61] Diese Schiffe könnten dann auch zum Rücktransport eines Teils des schweren Geräts des Heeres eingesetzt worden sein.

Gerade diese zum Zwecke eines Aufklärungsvorstoßes entlang der Küste von Jütland entsandten Schiffe stellen zum anderen den bisherigen Höhepunkt römischer Aktivität zur See vor den Küsten Germaniens dar; die beteiligten römischen Einheiten drangen dabei zumindest bis zum Eingang der Ostsee vor.[62] Die genaue Zusammensetzung dieses Verbandes ist unbekannt, man wird aber kaum auf eine reine Kriegsschiffformation schließen können. Die römische Expedition, die eine erhebliche logistische und seemännische Leis-

57 Vell. 2.105.1–3.
58 Vell 2.105.1.
59 Cf. Wolters 1990, 187, Konen 2000, 130–131.
60 Vell. 2.106.1.
61 Vell. 2.106.3. Cf. auch Konen 2000, 132 133, Johne 2006, 141–147.
62 Velleius spricht 2.106.3 ausdrücklich von einem *mare inaditum atque incognitum*.

tung darstellte,[63] diente dabei nicht ausschließlich der Erweiterung der geographischen Kenntisse, vielmehr erwähnt Velleius ausdrücklich auch Siege über zahlreiche Germanenstämme.[64] Insgesamt scheint diese Unternehmung auch in Rom für einiges Aufsehen gesorgt zu haben; so nahm sie Augustus als herausragendes Einzelereignis der Germanienfeldzüge in seinen Tatenbericht auf.[65] Für die nachfolgenden Feldzüge des Tiberius trat die Nordseeküste dann wieder in den Hintergrund und sollte erst unter Germanicus erneut an Bedeutung gewinnen.

Die Niederlage des P. Quinctilius Varus im Jahr 9 n. Chr. führte zu einer kurzen Unterbrechung römischer Militäroperationen in Germanien. Doch bereits 12 n. Chr. drang Tiberius nach einem ersten Erkundungsvorstoß jenseits des Rheines im Vorjahr mit einem größeren Heer wieder in den Raum zwischen Ems und Elbe vor und brachte diesen unter seine Kontrolle,[66] wobei Seestreitkräfte dem Zeugnis des Velleius nach eine möglicherweise nicht geringe Rolle gespielt haben.[67] Einzelheiten über den römischen Einsatz liegen zwar weitgehend im Dunkeln, da Velleius wieder – wie schon bei den Vorgängen des Jahres 4 n. Chr. – an den politischen Ergebnissen und weniger an den eigentlichen

---

63 Die Dimension dieser Unternehmung verdeutlicht eine exemplarische Berechnung: setzt man für den Schiffsverband eine mittlere Größenordnung von 40 Transportern mit zusammen rund 500 Mann Besatzung sowie zehn Kriegsschiffen von zusammen rund 1.000 Mann Besatzung an, zu denen noch eine gewisse Anzahl von Soldaten trat, hätte der Verband insgesamt somit einen Personalbestand von bis zu 2.000 Mann aufgewiesen. Hierfür wären pro Woche (basierend auf einer Legionärsration Getreide und einem Verbrauch von 2 l Wasser pro Mann und Tag) wenigstens 28t Frischwasser und rund 10,5t Getreide zu tranportieren. Wie lange die Expedition in See stand, ist nicht klar, das Seegebiet vor der jütländischen Westküste ist allerdings insbesondere in Küstennähe für unberechenbares Wetter bekannt; so mußten bei der traditionellen Rund-Skagen-Regatta 2010 von 54 gestarteten Hochseeyachten der 20–30 m Klasse insgesamt 24 Schiffe vornehmlich witterungsbedingt aufgeben, cf. Pantaenius 2010, 5–6.

64 Vell. 2.106.3.

65 R. Gest. div. Aug. 26.

66 Die Quellensituation gestaltet eine schlüssige Rekonstruktion der Ereignisse schwierig. Vell. 2.121.1 behandelt die Unternehmungen des Tiberius zusammenfassend und differenziert nicht zwischen den einzelnen Feldzügen. Die erhaltenen Teile Dios erwähnen zum einen Operationen diesseits des Rheins vor 11 n. Chr. (D.C. 56.24.6) sowie zum anderen einen Vorstoß des Tiberius ins rechtsrheinische Gebiet, der durch die Nennung der beiden Konsuln M'. Aemilius Lepidus und T. Statilius Taurus auf das Jahr 11 n. Chr. datiert werden kann (D.C. 56.25.2–3); cf. auch Konen 2000, 137, Johne 2006, 181.

67 Vell. 2.121.1. Cf. auch Timpe 1968, 30 n. 17 („deutet die Möglichkeit an, daß auch Tiberius schon wieder den Ozean befahren hat") und Johne 2006, 181 („werden von Velleius als eine … Operation von Heer und Flotte geschildert", was allerdings die stark rhetorisierte Formulierung des Velleius möglicherweise zu stark belasten könnte).

militärischen Abläufen interessiert ist; in jedem Fall dürfte aber an die Heranführung des Nachschubs für das Heer zu denken sein.[68]

Den Feldzug des Jahres 12 n. Chr. sowie die weiteren Operationen im Folgejahr, über die keine Details bekannt sind, hat man sicherlich zu Recht als Vorbereitungen für eine umfangreiche Unternehmung zur Vergeltung für die Niederlage des Varus interpretiert.[69] Nach einer dem Umfang nach kleineren Unternehmung gegen die Marsi im Spätsommer des Jahres 14 n. Chr., die offenbar ausschließlich von Landstreitkräften durchgeführt wurde und vor allem dazu diente, die Disziplin in den Rheinlegionen wiederherzustellen,[70] sowie nach einem Feldzug gegen die Chatti im Frühjahr des Folgejahres wandte sich Germanicus im Sommer des Jahres 15 n. Chr. schließlich gegen die Cherusci.[71] Dazu teilte er die ihm zur Verfügung stehenden Streitkräfte in drei Stoßkeile auf. Während ein insgesamt 40 Kohorten umfassender Zug unter dem Kommando des A. Caecina Severus sich zu Land durch das Gebiet der Bructerer in Richtung Ems begab, führte Albinovanus Pedo einen größeren Reiterverband durch das Gebiet der Frisii ebenfalls an die Ems. Ein drittes Truppenkontingent unter dem Kommando des Germanicus wurde schließlich eingeschifft, um entlang der Nordseeküste bis zur Emsmündung zu fahren.[72] Nach der Wiedervereinigung der drei Stoßkeile sollte das Heer dann gegen die Cherusci ziehen.

Aus der Darstellung des Tacitus geht dabei deutlich hervor, daß dem von Germanicus befehligten Kontingent die größte Bedeutung beigemessen war. Zum einen spricht Tacitus – ganz abgesehen von dem Umstand, daß die eingeschifften Truppen unter dem persönlichen Kommando des Oberbefehlshabers standen – nur bei diesem von Legionen, während er das Truppenkontingent

68 Die in der Formulierung *classicis peditumque expeditionibus* (Vell. 2.121.1) vorliegende Parallelisierung von *expeditio classica* und *expeditio peditum* könnte auf eine offensive Verwendung römischer Seestreitkräfte im Sinne eines eigenständigen Stoßkeiles hindeuten (so etwa Konen 2000, 137; vorsichtiger Timpe 1968, 30). Allerdings ist eine Interpretation als ein bloßes rhetorisches Mittel, um den allumfassenden Charakter des Erfolges des tiberianischen Feldzuges herauszustreichen, ebenso denkbar, zumal an dieser Stelle das primäre Interesse des Autors nicht dem Feldzug, sondern vielmehr der Verleihung besonderer Vollmachten durch den Senat gilt. Dieser wird ein Leistungskatalog vorgeschaltet, der wiederum dreischrittig von dem sehr vage gehaltenen, weitläufigen Germanienfeldzug über die Lösung von Problemen in den gallischen Provinzen bis hin zur *plebs Viennensium* an Konkretisierung gewinnt.

69 Cf. Konen 2000, 138, Johne 2006, 182–183.

70 Tac. *Ann.* 1.49.3–51; cf. auch Timpe 1968, 29, Konen 2000, 138–139, Johne 2006, 184.

71 Zum Chattenfeldzug Timpe 1968, 72.

72 Tac. *Ann.* 1.60.1.

des Caecina in Kohorten angibt.[73] Zwar kann es sich bei diesen Einheiten durchaus um Legionskohorten gehandelt haben, wie verschiedentlich angenommen worden ist,[74] sie stellten aber organisatorisch offenbar keine vollständigen Legionen dar. Vermutlich waren diese Einheiten ohne schwere Ausrüstung und möglicherweise auch mit deutlich verringerten Stäben sowie einem verkürzten Troß unterwegs, um mit der Reiterei und den eingeschifften Legionen Schritt halten zu können. Denkbar ist zudem, daß zusammen mit letzteren auch Nachschub für Reiterei sowie weitere Ausrüstung der an Land marschierenden Truppen transportiert wurden.

Zum anderen weist Tacitus sowohl den Truppen des Caecina als auch der Reiterei des Pedo ausdrücklich eine unterstützende Funktion zu – sie dienten in der ersten Phase des Feldzuges zur Ablenkung des Feindes, um diesen zur Teilung seiner Kräfte zu zwingen.[75] Es handelte sich bei ihnen somit gewissermaßen um Detachements von der eigentlichen Hauptstreitmacht, die sich auf den Schiffen befand. Damit kam zum ersten Mal einem eingeschifften Kontingent die zentrale strategische Bedeutung eines Feldzuges zu; insofern handelt es sich bei der Unternehmung des Germanicus im Jahre 15 n. Chr. im Vergleich zu den Feldzügen des Drusus und des Tiberius um eine Weiterentwicklung des koordinierten Einsatzes von ausschließlich zu Land operierenden Einheiten und eingeschifften Truppenteilen.

Inwieweit dabei auch Kriegsschiffe zum Einsatz kamen, ist unbekannt. Zwar verwendet Tacitus den Begriff *classis* für den von Germanicus eingesetzten Schiffsverband,[76] hieraus läßt sich allerdings nicht auf dessen Zusammensetzung schließen. Vielmehr wird es sich bei den Schiffen des Germanicus zum weitaus größten Teil um Transporter gehandelt haben, während Kriegsschiffe wohl im wesentlichen höheren Offizieren zur Verfügung standen. So nutzte Germanicus als Flaggschiff vermutlich die für das Folgejahr belegte Trireme oder ein vergleichbares Schiff.[77] Generell dienten Kriegsschiffe im Zusammenhang eines großen Transportverbandes dabei keineswegs nur als Statussymbol, sondern erfüllten vielmehr eine konkrete Funktion. Aufgrund ihrer im Vergleich zu Transportschiffen deutlich höheren Geschwindigkeit und der ebenfalls höheren Wendigkeit stellten sie ein wichtiges Instrument dar, um in einem

---

73 Tac. *Ann.* 1.60.1.: *Caecinam cum quadraginta cohortibus Romanis ... ad flumen Amisiam mittit.*

74 Cf. Konen 2000, 139; Johne 2006, 185 identifiziert die Kohorten als vier volle Legionen, was allerdings die Frage aufwirft, warum Tacitus dann deutlich zwischen *quattuor legiones* und *quadraginta cohortes* unterscheidet.

75 Tac. *Ann.* 1.60.1: *distrahendo hosti.*

76 Tac. *Ann.* 1.60.1: *simulque pedes eques classis apud praedictum amnem convenere.*

77 Zur Trireme cf. Tac. *Ann.* 2.24.1.

größeren Seeraum ein Mindestmaß an Überblick zu behalten, was insbesondere bei umfangreichen Schiffsverbänden von großer Bedeutung war. Hierzu zählte ohne Zweifel die Unternehmung des Jahres 15 n. Chr., wie bereits ein kurzer Vergleich mit Caesars zweiter Landung in Britannien zeigt, der für seine Invasionsstreitmacht rund 800 Schiffe zusammengezogen hatte. Zwar war das von Germanicus eingeschiffte Heer kleiner, es dürfte aber immer noch bis zu drei Viertel der von Caesar aufgewandten Transportkapazitäten in Anspruch genommen haben.[78] Der römische Schiffsverband könnte mithin aus bis zu 600 Schiffen zusammengesetzt gewesen sein.

Die erste Phase des Feldzuges verlief dem Zeugnis des Tacitus zufolge planmäßig. Der Transportverband fuhr offenbar ein Stück emsaufwärts und traf auf die beiden anderen Stoßkeile. Vom Emsufer aus, das in der Folgezeit vermutlich als logistische Basis diente, operierte das Heer nun vereint. Insbesondere gegen die Cherusci blieb Germanicus ein nachhaltiger Erfolg aber versagt, so daß er sein Heer schließlich an die Ems zurückführte, um es dort wieder in drei Gruppen aufzuteilen.[79] Tacitus verfolgt in seiner Darstellung der Ereignisse zunächst ausführlich das Schicksal der auf dem Landweg zurückmarschierende Truppen, die durch feindliche Überfälle zum Teil erhebliche Verluste erlitten,[80] sowie Ereignisse in den Legionslagern am Rhein,[81] ehe er sich wieder dem Schiffsverband des Germanicus zuwendet.

Dabei sind diese Ausführungen mit einer Schwierigkeit verbunden, denn Germanicus soll entschieden haben, nach der ursprünglichen Einschiffung aller vier Legionen zwei Einheiten wieder auszuladen, die entlang der Küste marschieren sollten.[82] Die von Tacitus angegebene Begründung für dieses Vorgehen ist als Bemühen verstanden worden,[83] die Schiffe für eine Fahrt durch das Wattenmeer soweit wie möglich zu leichtern. Dies erscheint aber angesichts des Umstandes, daß die Fahrt zur Ems offenbar ohne größere Schwierigkeiten bewältigt werden konnte, zunächst wenig plausibel. Zwar wäre denkbar,

78 Die Armee Caesars dürfte mit fünf Legionen und 2.000 Mann zusätzlicher Reiterei wenigstens 27.000 Mann Kampftruppen umfaßt haben. Demgegenüber führte Germanicus eine Streitmacht von vier Legionen mit rund 20.000 Mann, was knapp 75 % des Truppenkontingentes Caesars ausmachte. Darüberhinaus könnte Germanicus auch Teile des schweren Geräts der 40 Kohorten unter dem Kommando Caecinas sowie zusätzlichen Nachschub für das Reiterkontingent des Pedo mit sich geführt haben, was den Bedarf an Schiffsraum weiter erhöht hätte.

79 Tac. *Ann.* 1.63.1.

80 Tac. *Ann.* 1.63.1–68.1.

81 Tac. *Ann.* 1.69.1.

82 Tac. *Ann.* 1.63.1.

83 Cf. etwa Konen 2000, 142.

daß die Schiffe des Germanicus auf ihrem Weg von der Rheinmündung zur Emsmündung einen Weg durch tiefes Wasser jenseits der friesischen Inseln gewählt hatten und auf einen Rückweg durch das Wattenmeer nicht vorbereitet waren; allerdings erklärt dies nicht, warum Germanicus für seinen Schiffsverband nicht auch auf der Rückfahrt eine Tiefwasserroute wählte. Zudem wäre es eigentlich angesichts des von Tacitus ausdrücklich als wechselvoll hervorgehobenen Charakters der schweren Kämpfe mit den Germanen sehr wohl möglich,[84] daß der Bedarf an Transportraum für den Rückweg, bedingt durch eingetretene Verluste an Mensch, Tier und Material, deutlich niedriger war als bei der Hinfahrt. Eine Lösung des Problems ist mit dem vorhandenen Quellenmaterial nicht möglich. Zwar sind verschiedene Szenarien denkbar, die die Beschränkung auf den Transport zweier Legionen hätten notwendig machen können,[85] sie finden allerdings keinerlei Stützung durch den Text. Offenbar fehlen in der Darstellung des Tacitus diejenigen Informationen, die notwendig wären, um die Hintergründe der Entscheidung des Germanicus zu verstehen.

Der Rückmarsch entlang der friesischen Küste führte aufgrund eines heftigen Sturmes fast zum Verlust der beiden ausgeschifften Legionen.[86] Im Rheinmündungsgebiet konnte sie Germanicus dann schließlich wieder einschiffen und kehrte ohne weitere Vorfälle in die Winterlager am Rhein zurück.[87] Die negativen Erfahrungen des Rückmarsches führten bei den Planungen für den Feldzug des Jahres 16 n. Chr. schließlich zu der Entscheidung, die Armee zur Gänze einzuschiffen und an ihren Einsatzort zu bringen. Germanicus entschloß sich damit zu einem Unternehmen bislang ungekannten Ausmaßes, das gleichzeitig unbestreitbar den Höhepunkt römischer Aktivitäten im Seegebiet vor der Küste Germaniens darstellte. Tacitus widmet sich in seiner Darstellung der Ereignisse ausführlich der Entscheidungsfindung des Germanicus. Dabei läßt er diesen zunächst vier wesentliche Nachteile der bisherigen Kriegs-

84 Am Beginn von Tac *Ann.* 1.63.1 steht die Darstellung eines Gefechts, das allerdings im wesentlichen von Kohorten und Reitereinheiten bestritten worden zu sein scheint. Inwieweit auch die Legionen dabei Verluste erlitten, läßt sich nicht entscheiden.

85 So könnten es beispielsweise widrige Tiden- und Witterungsverhältnisse dem Verband des Germanicus unmöglich gemacht haben, einen passenden Tiefwasserfahrweg zu finden. Denkbar wäre auch, daß Germanicus auf der Rückfahrt Truppen in anderer Zusammensetzung einlud als auf dem Hinweg und nun Truppen über See abtransportieren wollte, die zu Beginn des Feldzuges an Land gezogen waren. Schließlich sind auch Verluste unter den eingesetzten Schiffen denkbar, entweder bedingt durch widrige Witterungsvehältnisse oder auch durch den Abzug von gechartertem zivilem Schiffsraum.

86 Tac. *Ann.* 1.70.1.

87 Tac *Ann.* 1.70.1. Der Sturm hatte offenbar keine Auswirkungen auf den Schiffsverband des Germanicus.

führung benennen – Beschaffenheit und germanische Kenntnis des Geländes stellten eine Gefahr für ein durchziehendes römisches Heer dar, das Zeitfenster für einen Feldzug sei insgesamt verhältnismäßig kurz und werde durch lange Anmarsch- und Abmarschwege zusätzlich verkleinert, der lange Anmarschweg wirke sich nachteilig auf die Leistungsfähigkeit der eingesetzten Truppen aus und schließlich sei ein Troß zu Land verwundbar.[88] Bereits die Aufzählung dieser Schwierigkeiten ist in Verbindung mit der Betonung, einen schnellen Sieg erringen zu wollen,[89] bezüglich des strategischen Zieles des Feldzuges sehr aufschlußreich: offensichtlich ging es Germanicus nicht um die Konsolidierung römischer Herrschaft jenseits des Rheines, sondern vielmehr ausschließlich um einen schnellen Erfolg gegen die Cherusci: diese sollten tief im Feindesland gestellt und geschlagen werden.

Den Nachteilen der bisherigen Operationsweise stellt Germanicus in der Darstellung des Tacitus dann drei wesentliche Vorteile gegenüber.[90] Demnach könne erstens der Transport der Truppen zur See in eine Flußmündung – und mutmaßlich weiter flußaufwärts – für ein Überraschungsmoment sorgen, da im Gegensatz zu einem Zug an Land eine Überwachung des römischen Anmarsches zur See nicht in gleicher Weise möglich gewesen sein dürfte, zweitens könne die Versorgung des Heeres ohne Störungen vorgenommen werden und drittens sei schließlich die Kavallerie bei einem Transport über See am Zielort noch frisch. Zwar verwundert der letztgenannte Punkt ein wenig angesichts der nicht geringen Schwierigkeiten, Pferde so über See zu transportieren, daß sie am Zielort sofort einsatzbereit sind, doch wird auch hier wieder der Charakter der gesamten Unternehmung sehr deutlich, die von Geschwindigkeit und überraschendem Zuschlagen geprägt sein soll.

Diese beiden Aspekte waren in erster Linie verantwortlich für die Entscheidung, das gesamte Heer einschließlich der Kavallerie einzuschiffen; Überlegungen hinsichtlich der Organisation des Nachschubs können demgegenüber nur eine untergeordnete Rolle gespielt haben, da auch ein zu Land vorstoßendes Heer über See hätte versorgt werden können. Insofern ist die Unternehmung des Jahres 16 n. Chr. eine konsequente Fortführung des Feldzuges aus dem Vorjahr – während dort nur die Hauptstreitmacht eingeschifft worden war, das Überraschungsmoment aber nicht zuletzt durch die zur Ablenkung des Feindes an Land marschierende Kohortenkolonne sichergestellt werden sollte, setzte Germanicus nun ganz auf den Seetransport, um an für den Feind unerwarteter Stelle zuzuschlagen.

88 Tac. *Ann.* 2.5.1.
89 Tac. *Ann.* 2.5.1.
90 Tac. *Ann.* 2.5.1.

Die für den Feldzug des Jahres 16 n. Chr. aufgebotenen Kräfte waren erheblich. Im Zusammenhang der Schlacht in der Idistaviso-Ebene erwähnt Tacitus insgesamt acht Legionen, zwei Kohorten der Prätorianer, verschiedene Auxiliareinheiten sowie weitere Hilfskontingente.[91] Zwar läßt sich nicht entscheiden, in welcher Stärke die Einheiten der Rheinarmee ausrückten und welche Teile am Rhein verblieben, für das Feldzugsheer ist eine Gesamtstärke von deutlich über 50.000 Soldaten jedoch sehr wahrscheinlich.[92] Zu dieser traten noch mehrere Tausend Nichtkombattanten sowie eine erhebliche Zahl an Reit-, Last- und Zugtieren.[93] Der für eine derartige Streitmacht benötigte Transportraum läßt sich nur annäherungsweise ermitteln, zumal neben Soldaten und Tieren auch schweres Gerät in signifikantem Umfang sowie größte Mengen an Nachschub und insbesondere Frischwasser zu transportieren waren. Nach der Darstellung des Tacitus wurden rund 1.000 Schiffe im Rahmen der Vorbereitung dieses Feldzuges erbaut.[94] Dabei ist zu Recht darauf hingewiesen worden, daß es sich bei diesen Schiffen lediglich um Neubauten handelte, die den noch aus dem Vorjahr zur Verfügung stehenden Schiffsraum ergänzten.[95] Insgesamt wäre somit für den Schiffsverband des Germanicus eine Größenordnung von bis zu 1.500 Einheiten anzunehmen, deren Besatzungen den Personalbestand des Feldzugsheeres weiter anschwellen ließen. Die Transportphase des Feldzuges zählt damit über die Grenzen der Antike hinaus zu den umfangreichsten Seeoperationen in Nordwesteuropa.[96]

Über die eigentliche Verladeoperation liegen nur wenige Nachrichten vor. Tacitus erwähnt lediglich, daß die Bataverinsel im Rheinmündungsgebiet als allgemeiner Sammelpunkt vorgesehen war, da sie eine Vielzahl an Landeplätzen bot.[97] Die mit dem organisierten Einschiffen von Zehntausenden von

---

91 Tac. *Ann.* 2.16.1. Zur Schlacht cf. Johne 2006, 189–190.

92 Die Gesamtstärke des Feldzugsheeres des Germanicus ist verschiedentlich auf rund 90.000 Mann (Van Es 1981, 88), rund 78.500 Mann (Konen 2000, 143), rund 80.000 Mann (Johne 2006, 189) geschätzt worden; die in diesem Kontext wichtige Frage, wie stark die an den Standquartieren verbleibenden Besatzungen waren, läßt sich nicht beantworten.

93 Konen 2000, 143–144 hat insgesamt rund 10.000 Reittiere und knapp 12.000 Tragtiere vermutet.

94 Tac. *Ann.* 2.6.1.

95 Konen 2000, 144–145.

96 Für die Landung Wilhelms des Eroberers 1066 bei Pevensey wird gewöhnlich von einem Verband von rund 700 Einheiten ausgegangen, auch wenn – nicht zuletzt aufgrund sich erheblich widersprechender Zeugnisse – eine Abschätzung mit erheblichen Problemen verbunden ist, cf. Gillmore 1996, 118.

97 Tac. *Ann.* 2.6.1. Cf. auch Konen 2000, 149–150, der auf archäologische Befunde hingewiesen hat, die möglicherweise in einem Zusammenhang mit diesen Landeplätzen stehen, cf. Van Dockum 1995, 77–78.

Soldaten und Tieren verbundenen Schwierigkeiten lassen sich nur erahnen, doch sind sowohl die Verladung als auch die eigentliche Fahrt zur Emsmündung offenbar ohne größere Schwierigkeiten verlaufen. Eine Bemerkung des Tacitus über die eigentliche Fahrt erlaubt dabei einen gewissen Einblick in die römischen Operationsabläufe. Demnach hätte Germanicus dem Hauptverband Nachschubeinheiten vorausgeschickt, wobei allerdings fraglich ist, ob diese auf dem Weg zur Ems Versorgungsstützpunkte anlegen sollten, wie in der Forschung vermutet worden ist.[98] Ein derartiges Vorgehen wäre zwar vor allem im Hinblick auf die Notwendigkeit, für den Transportverband große Mengen an Frischwasser bereitzustellen, durchaus plausibel, es fällt jedoch auf, daß Tacitus bei der Darstellung der Rückfahrt derartige Stützpunkte mit keinem Wort erwähnt. Die Bemerkung über das Vorausschicken des Nachschubs dürfte eher ein Hinweis auf den organisatorischen Ablauf des Transportunternehmens sein: um sicherzustellen, daß vor Ort bereits eine gewisse Menge Nachschub für die eintreffenden Truppen zur Verfügung stand, wurde dem Hauptkontingent ein – sicherlich von Truppenteilen begleitetes – Detachement vorausgeschickt, dessen Aufgabe in der Sicherung des Landeplatzes und der Anlage von Vorratslagern bestand.

Der Hinweis, einige der für den Feldzug neu erbauten Schiffe seien mit Artillerie ausgestattet worden,[99] deutet auf ein derartiges Vorgehen, in dem möglicherweise auch die Ursache für die Wahl des – nach Ansicht des Tacitus falschen[100] – linken Emsufers als Landeplatz zu suchen ist. Dieses könnte von einem Vorauskommando bewußt als feindabgewandt ausgewählt worden sein, um ein Versorgungsdepot anzulegen. Klarheit läßt sich hier allerdings nicht gewinnen, da die Darstellung der Vorgänge am Landeplatz verhältnismäßig dunkel bleibt. Tacitus scheint zwar kritisch hervorzuheben, daß das Heer viele Tage mit der Erstellung von Brücken zugebracht habe;[101] warum es römischen Pionieren aber nicht hätte gelingen sollen, angesichts der großen Zahl zur Verfügung stehender Schiffe innerhalb kürzester Zeit eine oder mehrere Schiffsbrücken über die Ems zu schlagen, wird nicht deutlich. Auch der Hinweis, die batavischen Hilfstruppen hätten sich durch Wasserspiele verausgabt,[102] schließt lediglich gedanklich an die Überlegungen des Germanicus zu den Vorteilen eines Seetransportes an; die Vorgänge bei der Landung des

98 Cf. etwa Konen 2000, 150; immerhin berichtet Plin. *nat*. 25.21 von Kastellen im Siedlungsgebiet der Frisii, ohne allerdings weitere Informationen zu bieten.

99 Tac. *Ann*. 2.6.1.

100 Tac. *Ann*. 2.8.2.

101 Tac. *Ann* 2.8.3.

102 Tac. *Ann*. 2.8.1.

Heeres werden durch dieses Detail nicht erhellt. Tacitus erwähnt ferner einen Aufstand der Angrivarii, von dem Germanicus an der Ems Nachricht erreicht. Dieser mag bei der Entscheidung, das Heer am linken Ufer auszuladen, eine Rolle gespielt haben, Sicherheit läßt sich aber auch hier nicht erlangen.[103] Möglicherweise steht hinter der Entscheidung für den Landepunkt auch lediglich der simple Umstand, daß Umfang des Schiffsverbandes und Gestalt des Ufers eine Ausladen des Heeres am rechten Ufer unvorteilhaft erscheinen ließen.

Der weitere Verlauf des Feldzuges führte das Heer dann an die Weser. Über die genauen Umstände, insbesondere aber über die vermutlich aufwendige Überquerung der Weser, die den Höhepunkt des Feldzuges bildete, verliert Tacitus kein Wort;[104] ein Transport wichtiger Nachschubgüter entlang der Küste erscheint aber sehr wohl denkbar.[105] Nach wechselvollen Kämpfen begab sich Germanicus mit seinem Heer schließlich wieder zu seiner Operationsbasis an der Ems zurück. Dort wurden wie schon im Jahr zuvor nicht alle Truppenteile eingeschifft, die Hintergründe hierfür sind unbekannt.[106] Auf der Rückfahrt geriet der Verband dann in einen schweren Sturm, der verschiedentlich als signifikanter Rückschlag des Unternehmens interpretiert worden ist.[107] Tatsächlich läßt die stark rhetorisierte Darstellung des Tacitus aber nur wenige Aussagen über die Ereignisse zu;[108] der Verband wurde offenbar zerstreut, und es kam zu Verlusten, doch läßt sich ihr Umfang nicht abschätzen. Die taciteische Schilderung erweckt zunächst tatsächlich den Eindruck, es habe sich um eine Katastrophe gehandelt,[109] nur um dann aber Germanicus den offenbar

---

103 Tac. *Ann.* 2.8.1. Die taciteische Formulierung legt dies allerdings nicht nahe; danach erreichte die Nachricht vom Aufstand der Angrivarii Germanicus bereits bei der Anlage seines Lagers.

104 Für die Flußüberquerung hat Tacitus nur zwei Worte übrig: *transgressus Visurgim* (Tac. *Ann.* 2.12.1).

105 Cf. Konen 2000, 151–152.

106 Tac. *Ann.* 2.23.1.

107 Tac. *Ann.* 2.24.1; cf. Konen 2000, 152–153, der hierin einen Grund für den Abbruch der militärischen Operationen in Germanien durch Tiberius sieht, Johne 2006, 190.

108 Bereits die Einleitung der Sturmschilderung ist verräterisch: *quanto violentior cetero mari Oceanus et truculentia caeli praestat Germania, tantum illa clades novitate et magnitudine excessit* (Tac. *Ann.* 2.24.1). Die Darstellung, die den Höhepunkt und das Ende des zweiten Buches einläutet, hat vor allem zwei Funktionen – zum einen stellt sie ein retardierendes Moment dar vor dem letzten Endes erfolgreichen Abschluß des Feldzuges, der in Tac. *Ann.* 2.25.1 in dem resignierenden Ruf der Germanen gipfelt: *invictos et nullis casibus superabilis Romanos …, qui perdita classe, amissis armis, post constrata equorum virorumque corporibus litora eadem virtute, pari ferocia et velut aucti numero inrupissent*, zum anderen betont sie die persönliche Leistung des Germanicus, dessen Führungsqualitäten schließlich dazu führten, daß *hostem … statim pulsum nec umquam magis … paventem* (Tac. *Ann.* 2.25.1).

109 Tac. *Ann.* 2.24.1.

größten Teil der verstreuten Schiffe wieder um sich sammeln zu lassen.[110] Auch ein durch Zufall erhaltenes, den Sturm beschreibendes Zeugnis des Albinovanus Pedo, der im Jahr zuvor die im Gebiet der Frisii operierende Kavallerie kommandiert hatte und vermutlich auch an der Unternehmung des Jahres 16 teilnahm, trägt nicht zur Erhellung bei. Pedo schildert im eigentlichen Sinne keinen Sturm, sondern vielmehr eine Flaute und ein Trockenfallen der Schiffe im Watt bei aufziehendem Nebel, weswegen sich eine eindeutige Verbindung zum Sturm, in den Germanicus auf seiner Rückfahrt gerät, nicht herstellen läßt; Hinweise auf möglicherweise eingetretende Verluste fehlen in dem erhaltenen Fragment ganz.[111] Insgesamt deuten zwar sowohl die Erwähnung einer um sich greifenden *fama*, gemäß der der Verband des Germanicus vollständig gescheitert sei,[112] wie auch der Verweis des Tiberius auf die auf See gebliebenen Soldaten in seinen den Abbruch der Unternehmungen anmahnenden Briefen auf empfindliche Verluste hin,[113] doch lassen sich andererseits gerade diese Briefe auch dahingehend deuten, daß Germanicus weitere Operationen beabsichtigte und die Schlagkraft der Rheinarmee somit substanziell intakt geblieben sein muß.

Mit dem Abschluß der Unternehmung des Germanicus im Jahre 16 n. Chr. fanden die Operationen römischer Seestreitkräfte vor der Küste Germaniens ein Ende.[114] Insgesamt betrachtet knüpften die römischen Erfahrungen in Germanien nahtlos an die Operationen in Spanien sowie an Caesars Unterwerfung

---

110 Tac. *Ann.* 2.24.1: Bereits an dieser Stelle wird deutlich, daß der eigentliche Zweck der Darstellung darin besteht, die *cura* des Germanicus herauszustellen.

111 Zur Biographie des Albinovanus Pedo cf. PIR[2] A 479 mit P 220, Courtney 1993, 315; zum Fragment cf. Benario 1973 mit älterer Literatur, Romm 1992, 143–145, Courtney 1993, 315–319, Braund 1996, 20–21; der Vorschlag Courtneys, *alium bellis intactum quaerimus orbem* (Pedo 19) könnte darauf deuten, daß die Soldaten argwöhnten, Germanicus wolle sie nach Britannien führen (Courtney 1993, 319), ist nur dann sinnvoll, wenn das von Pedo geschilderte Ereignis am Beginn des Feldzuges stand. Neben der von Romm und Braund eingehend diskutierten Bedeutung des Fragments für die Wahrnehmung des *Oceanus* in der frühen Kaiserzeit stand bei der Beschäftigung vor allem die Frage im Mittelpunkt, ob das Werk des Pedo Tacitus als Quelle gedient haben könnte; eine überzeugende Klärung steht aber noch aus; pessimistisch urteilte bereits Benario 1973, 169: „The vexed question … is not … likely ever to be answered".

112 Tac. *Ann.* 2.25.1: *sed fama classis amissae ut Germanos ad spem belli, ita Caesarem ad coercendum erexit.* Wie schon in der zuvor diskutierten Stelle wird auch hier die negative Nachricht der Ermutigung der Germanen durch einen Blick auf Germanicus aufgewogen.

113 Tac. *Ann.* 2.26.1.

114 Letztmalig kommt es im Rahmen des Bataveraufstand zu größeren Auseinandersetzung zur See (Tac. *Hist.* 5.22.1–23.1), danach spielt der Einsatz von Seestreitkräften jenseits der Rheinmündung offenbar keine große Rolle mehr; inwieweit der Vorstoß des Maximinus Thrax zum *Oceanus* eine maritime Komponente besaß, läßt sich nicht entscheiden.

der *civitates maritimae* und seine Invasionen Britanniens an. Zur logistischen Unterstützung von Feldzügen wurde in Spanien wie in Germanien in beiden Fällen sowohl der Seeweg entlang der Küste als auch die teilweise weit in das Hinterland reichenden Flußsysteme nutzbar gemacht. Während in Spanien sich dabei der Umfang sowohl rein logistischer als auch militärischer Unternehmungen noch in Grenzen hielt, ist im Falle der römischen Feldzüge in Germanien eine deutliche Weiterentwicklung erkennbar, die schließlich in der „Seestrategie“ des Germanicus in den Jahren 15 und 16 n. Chr. mündete. Auch der Umstand, daß dabei Vorbereitungen getroffen wurden, Landeplätze zu erzwingen und Seestreitkräfte in direkter Verbindung mit Landstreitkräften einzusetzen, stellte keine Neuerung dar, sondern weist vielmehr auf die Operationen Caesars zurück, dessen militärische Unternehmungen in Spanien, der Bretagne und Britannien diesbezüglich stetig an Intensität gewannen. Insofern ist es wenig verwunderlich, daß die Römer bei ihrem Ausgreifen nach Germanien den Küstenraum wie selbstverständlich zum Transport von Truppen und Nachschub nutzten.

KAPITEL 5

Die Invasion des Claudius und die Einrichtung der Provinz Britannien

Mit dem Einstellen der Offensivunternehmungen in Germanien begann erneut eine Phase, die zunächst von verhältnismäßig geringer Aktivität römischer Seestreitkräfte in Nordwesteuropa geprägt war. Die bereits bestehenden Kontakte zwischen Britannien und dem Kontinent rissen in dieser Zeit allerdings keineswegs ab, vielmehr war Rom offenbar weiterhin als ordnungspolitischer Faktor präsent – bei den Stämmen im Süden und Südosten Britanniens handelte es sich de facto um Klientelkönigreiche.[1]

Im Jahr 40 n. Chr. floh Adminius, der Sohn des Königs Cunobelinus, an den Hof des Gaius.[2] Diese Nachricht gehört in den Kontext einer geplanten Landung des Gaius in Britannien, über die insgesamt nur wenig Sicheres in Erfahrung zu bringen ist. Den Zeugnissen des Sueton sowie des Cassius Dio zufolge handelte es sich bei dem gesamten Unternehmen um eine Farce: Gaius habe seine Truppen an die Kanalküste geführt, sie dort am Ufer Aufstellung nehmen und dort Muscheln sammeln lassen, die dann in einem Triumphzug als Beutestücke hätten mitgeführt werden sollen.[3] Danach habe er sich an den Rhein begeben und sei dort mit Adminius zusammengetroffen, der sich ihm unterworfen habe. Daraufhin erklärte Gaius Britannien für unterworfen und begab sich schließlich zurück nach Rom.

Über die hinter diesen – offenkundig deutlich negativ gefärbten – Darstellungen stehenden Ereignisse herrscht in der Forschung bis heute keine Einigkeit. Bereits die Ernsthaftigkeit des eigentlichen Unterfangens ist dabei umstritten. Während einerseits verschiedene Interpreten von einer tatsächlichen Invasionsabsicht ausgegangen sind, die durch eine Meuterei unter den Truppen des Gaius zunichte gemacht wurde,[4] ist andererseits eine Deutung der Ereignisse an der Kanalküste als bloße Demonstration der Stärke in Ver-

1 Zur Beziehung zwischen Britannien und dem römischen Reich zwischen den Unternehmungen Caesars und der Invasion des Claudius cf. Peddie 1987, 15–22, Frere 1999, 27–48, Creighton 2001, Manley 2002, 37–50, Birley 2005, 15–17, Birley 2008, 181–186.

2 Suet. *Cal.* 44.2.

3 D.C. 59.25.1–2 und Suet. Cal. 46.1; cf. auch Suet. Cal. 19.3 und *Cal.* 47.1.

4 Cf. etwa Balsdon 1934, 18, Philipps 1970, Frere 1999, 46, Winterling 2003, 112–113.

© KONINKLIJKE BRILL NV, LEIDEN, 2020 | DOI:10.1163/9789004414426_006

ABB. 5 Die Landung des Claudius 43 n. Chr. und die Errichtung der Provinz Britannien

bindung mit der Aufnahme des Adminius vorgeschlagen worden.[5] Auch reine Manöver hat man in diesen Unternehmungen gesehen;[6] dagegen spricht allerdings der Hinweis des Tacitus, Gaius habe sich um eine Landung in Britannien bemüht, die aber aus verschiedenen Gründen nicht zustande gekommen sei.[7] Auch ein von Cassius Dio bewahrtes Detail, wonach der Kaiser eine Trireme bestiegen habe, um die Front der am Strand aufmarschierten Soldaten abzufahren,[8] deutet darauf hin, daß es tatsächlich zum Bau von Schiffen kam, da das Vorhandensein eines solchen Kriegsschiffes an der gallischen Kanalküste ansonsten kaum zu erklären ist. In jüngerer Zeit ist schließlich sogar vorgeschlagen worden, es sei – wenn auch nur in geringem Umfang – tatsächlich zu Operationen in Britannien gekommen, ohne daß sich dies allerdings anhand des geringen zur Verfügung stehenden Quellenmaterials nachweisen ließe.[9]

5 Barrett 1989, 137–138.
6 Cf. etwa Davies 1966, Daumer 2005, 134–135.
7 Tac. *Agr.* 13.2.
8 D.C. 59.25.2.
9 Creighton 2001, 7–11, der sich auf einen reichlich kryptischen Hinweis in D.C. 59.21.3 stützt, cf. aber Birley 2005, 16.

In den Kontext der Britannienunternehmung des Gaius gehört auch die Nachricht, er habe am Kanal einen Leuchtturm als Siegesmonument erbauen lassen.[10] Diese Nachricht wird in der Regel mit der Errichtung eines solchen Turmes in Boulogne-sur-mer in Verbindung gebracht.[11] Neben einer Interpretation als kurzfristige Baumaßnahme im Zuge der Feldzugvorbereitung – was in einem gewissen Widerspruch zur Darstellung des Sueton steht, die den Turm als Siegesmonument interpretiert – könnte die Errichtung dieses Leuchtturmes auch im Hinblick auf eine allgemeine Erweiterung von Boulogne-surmer als Basis für künftige Operationen von Seestreitkräften gedeutet werden.[12] In jedem Fall diente Boulogne – nicht zuletzt aufgrund seiner guten Straßenanbindung – spätestens seit der wenige Jahre später folgenden Invasion Britanniens als zentraler Durchgangshafen und Verkehrsknotenpunkt für den Transfer von Truppen, Personal und Gütern und sollte diese Bedeutung bis in die Spätantike hinein nicht mehr verlieren. Auch die inzwischen für das an einem Rheinmündungsarm gelegene Kastell Alphen nachgewiesene und für die Nachbarkastelle damit sehr wahrscheinliche Datierung in die Regierungszeit des Kaisers Gaius legt es nahe,[13] die Errichtung dieser Kastelle als Maßnahme zur Sicherung des Rheines als zweitem wichtigem Nachschubweg nach Britannien zu interpretieren, der ebenfalls bis in die Spätantike in Gebrauch bleiben sollte. Insgesamt lassen die wenigen erhaltenen Nachrichten zunächst keine direkte Aussage darüber zu, ob es tatsächlich zu konkreten Vorbereitungen gekommen ist. Neben der Bereitstellung von Transportkapazitäten für ein Heer, dessen Größe von Cassius Dio mit angeblich 200–250.000 Mann angegeben wird – was sicher übertrieben ist –,[14] das aber die Invasionsstreitmacht des Claudius zahlenmäßig nicht wesentlich unterschritten haben kann, und neben infrastrukturellen Maßnahmen ist dabei insbesondere an die für die Verschiffung eines großen Invasionskontingents notwendigen Planungsvorbereitungen zu denken. Der Umstand, daß Claudius drei Jahre später ein vergleichbares Großunternehmen mit vergleichsweise geringem zeitlichem Vorlauf umsetzen

---

10 Suet. *Cal.* 46.1.

11 Cf. etwa Frere 1999, 46, Birley 2005, 16; zur Erforschung Boulogne-sur-mers als römischem Flottenstützpunkt cf. Gosselin/Seillier 1973, Reddé 1986, 272–279, Seillier 1994, Seillier 1996, Seillier 2007; cf. daneben auch Gosselin 1971, Brulet 1989; Brulet 1991.

12 Cf. Daumer 2005, 134.

13 Kemmers 2005 hat anhand einer Analyse der Münzfunde aus Alphen eine Datierung auf die Zeit des Gaius nachgewiesen; beim mit 320 Stück weitaus größten Teil der Fundmünzen aus Alphen handelt es sich um Prägungen des Gaius (Kemmers 2005, 713 fig. 2). Ähnliche Befunde liegen auch aus den Nachbarkastellen Valkenburg (cf. de Weerd 1977, 268–269) und Vechten (Tymann 1994) vor. Zum Kastell Alphen allgemein cf. Polak 2003.

14 D.C. 59.22.1–2.

konnte, legt in der Tat die Vermutung nahe, er habe sich auf entsprechende Vorarbeiten stützen können.

Im Jahr 43 machte die Zerschlagung des atrebatischen Königreiches durch die Söhne des Cunobelinus und die Flucht des mit Rom verbündeten Atrebatenkönigs Verica nun ein Eingreifen unausweichlich, da ansonsten das römische Ansehen in Nordwesteuropa empfindlichen Schaden hätte nehmen können.[15] Im Vergleich zu den Landungen Caesars liegen viele wichtige Details über die Unternehmung des Jahres 43 n. Chr. im Dunkeln. Die einzige umfangreichere Darstellung des Cassius Dio ist teilweise stark verknappt und daher schwer verständlich. Die von A. Plautius[16] kommandierte Invasionsstreitmacht umfaßte mit vier Legionen sowie Auxiliareinheiten in ähnlicher Stärke insgesamt vermutlich rund 40.000 Mann.[17] Zwar ist der genaue Einschiffungspunkt nicht überliefert, doch liegt nahe, daß sowohl der für die Invasionsstreitmacht

---

15 Zur Vorgeschichte der Landungsunternehmung des Claudius cf. Richmond 1963, 18, Frere 1999, 46–48. Für diese sind neben dem Eintreten für einen Bündner verschiedene andere Motivationen des Claudius vorgeschlagen worden sind, die von britischen Überfällen auf die Gallischen Küsten (Richmond 1963, 18), der Bedrohung römischer Interessen durch Unruhen in Britannien (Suet. *Claud.* 17.2, cf. Frere 1999, 47) oder der Ausbeutung der materiellen und personellen Ressourcen der Insel (Tac. *Agr.* 12.5, cf. Frere 1999, 48) bis hin zu einer ausgeprägten Feindseligkeit dem Druidismus gegenüber (Webster 1999) reichen; von besonderer Bedeutung war zweifelsohne das Bedürfnis des Claudius, möglichst rasch mit einem militärischen Erfolg seine *auctoritas* zu mehren, wie Suet. *Claud.* 17.1 überdeutlich zum Ausdruck bringt: *cum ... vellet ... iusti triumphi decus, unde acquireret Britanniam potissimum elegit* (cf. auch Birley 2005, 16–17). Insgesamt ist die Invasion des Claudius im Verhältnis zu anderen Themenkomplexen der römischen Marinegeschichte Nordwesteuropas vergleichsweise intensiv bearbeitet worden; cf. neben den umfangreichen und grundlegenden Untersuchungen von Peddie 1987 und Manley 2002 etwa Hind 1989, Millett 1990, 40–64, Webster 1993, Fulford 2000, Frere/Fulford 2001, Sauer 2002. Neben der Klärung topographischer Details sind dabei auch operationstechnische und logistische Aspekte ausgeleuchtet worden, cf. Peddie 1987, 23–46, Sauer 2002, 345–348.

16 Zu A. Plautius cf. PIR² P 457, Birley 2005, 17–25 mit weiterer Literatur und ausführlicher Diskussion.

17 Die Invasionsstreitmacht setzte sich aus den Legionen *II Augusta*, *IX Hispania*, *XIV Gemina*, *XX* (die erst in Britannien den Ehrentitel *Valeria Victrix* erwarb, cf. Birley 2005, 227) zusammen (cf. Frere 1999, 49). Die genaue Zusammensetzung der beteiligten Auxiliartruppen ist nicht bekannt; ob die vor 70 n. Chr. in Britannien nachweisbaren *alae* (*ala I Thracum*, cf. Jarrett 1969, 218, Spaul 1994, 221–222; *ala Gallorum Indiana*, cf. Cheesman 1914, 46, Spaul 1994, 152–153), der *cohortes* (*VI Thracum*, cf. Holder 1982, 122, Jarrett 1994, 67, Spaul 2000, 380–381; *I* oder *II Thracum*, cf. Holder 1982, 122, Jarrett 1994, 66, Spaul 2000, 357 bzw. 371–371) und der von Tacitus erwähnten acht Bataverkohorten (Tac. *Hist.* 1.56 und 1.66) Teil der Invasionsstreitmacht waren, ist nicht zu entscheiden; Frere 1999, 49, hat für die thrakischen Einheiten eine Verlegung nach der Provinzialisierung Thrakiens 46 n. Chr. plausibel gemacht. Für eine Übersicht der namentlich bekannten Teilnehmer an der Invasion cf. Birley 2008, 191–198.

notwendige Schiffsraum als auch die Truppen selbst im Raum Boulogne-sur-mer zusammengezogen wurden. Die Suche nach einem konkreten Einschiffungsort dürfte angesichts eines Schiffsbedarfs von rund 1.000 Schiffen ohnehin vergeblich sein; vermutlich diente der geschützte Strandabschnitt zwischen Boulogne und dem Cap Griz Nez auf seiner ganzen Breite von rund 10 km als Bereitstellungs- und Einschiffungsraum. Da drei der vier eingesetzten Legionen aus Garnisonen am Rhein herbeigeführt wurden,[18] ist eine Heranführung von wenigstens einem Teil des Personals und des schweren Geräts auf dem Rhein sowie entlang der Küste nach Boulogne sehr wahrscheinlich.[19] Die Britannier besaßen erneut Kenntnis von den Invasionsvorbereitungen, was als Indiz dafür gewertet werden könnte, daß zu Beginn des Frühjahrs 43 n. Chr. zwischen Rheinmündung und Pas-de-Calais eine rege Transporttätigkeit einsetzte, die in Britannien nicht völlig unbemerkt bleiben konnte. Unter den versammelten Truppen scheint es dann aber – Dio zufolge – zunächst zu einer Meuterei gekommen zu sein, da sich die Soldaten geweigert hätten, die Grenzen der ihnen bekannten Welt zu überschreiten.[20] Erst das Eingreifen des kaiserlichen Freigelassenen Narcissus habe dazu geführt, daß sich die Soldaten wieder ihrem Kommandeur zugewandt hätten und schließlich eingeschifft werden konnten.[21] Die so entstandene Verspätung hatte schließlich auch einen positiven Nebeneffekt, da die Britannier einen römischen Angriff nicht mehr erwarteten und deswegen kein Heer zusammengezogen hatten.[22] Die von Dio überlieferte Geschichte ist ähnlich dunkel wie die Episode der gescheiterten Unternehmung des Gaius und teilt mit ihr darüber hinaus vermutlich die Nutzung von Quellen, die dem jeweiligen Kaiser gegenüber ausgesprochen feindselig einzuschätzen sind.

---

18 Dabei handelte es sich um die Legionen *II Augusta*, *XIV Gemina* und *XX*; die *legio IX Hispana* war zuvor in Pannonien stationiert, wo A. Plautius vermutlich ab 39 n. Chr. als Statthalter diente, cf. Thomasson 1984, 100, Frere 1999, 49, Birley 2005, 22.

19 Mason 2003, 78–79; in jüngerer Zeit ist an der Annahme, es habe sich beim Raum Boulogne-sur-mer um den Einschiffungsraum gehandelt, Kritik geübt worden, cf. Sauer 2002, 335–337, der die Seine-Mündung als mögliche Alternative diskutiert. Sauers Vergleich mit der Rückeroberung des britannischen Sonderreiches greift allerdings zu kurz, da 296 zwei Verbände nach Britannien aufbrachen, einer von der Seine-Mündung aus sowie ein zweiter vom Raum Boulogne-sur-mer aus; daß Constantius letzteren persönlich anführte, zeigt, daß dem von Boulogne-sur-mer aufbrechenden Verband die größere Bedeutung zugemessen wurde. Zudem besaß Boulogne-sur-mer insbesondere für eine in wesentlichen Teilen von der Rheingrenze zusammengezogene Streitmacht die deutlich bessere Straßenanbindung, was die Forschung bislang kaum beachtet hat.

20 D.C. 60.19.2.

21 D.C. 60.19.3.

22 D.C. 60.19.5.

Verschiedene Interpreten haben in der Vergangenheit diese Meuterei als ein Ergebnis der augusteischen und tiberianischen Propaganda angesehen, die Britannien zum *alter orbis* und den Kanal damit zum unüberwindbaren *Oceanus* hochstilisiert habe.[23] Ein derartiger Erklärungsversuch läßt aber drei wesentliche Aspekte außer Acht: Zunächst richtete sich diese Propaganda nicht in erster Linie an das an den Grenzen stehende Heer, sondern an eine stadtrömische Oberschicht, deren Kenntnisse um die Verhältnisse an der gallischen Kanalküste denkbar gering gewesen sein müssen. Zum zweiten hinderte eine den *Oceanus* als *beluosus* identifizierende Propaganda in der Zeit der Germanienfeldzüge weder Drusus noch Germanicus daran, eine in erheblichem Maße auf Seetransport setzende Operationsstrategie zu entwickeln.[24] Selbst die im Jahr 15 n. Chr. durch Unwetter eingetretenen Verluste haben dabei offensichtlich nicht zu einem generellen Umdenken geführt, denn immerhin war der Verlust von Schiffen auch in größerer Zahl durch widrige Wetterumstände seit Anbeginn römischer Machtentfaltung zur See ein ständiger Begleiter des Einsatzes von Seestreitkräften.[25] Schließlich sollte der unmittelbare visuelle Eindruck der bei gutem Wetter deutlich erkennbaren Küste Britanniens ebenso wenig unterschätzt werden wie die Intensität und die Bedeutung der über den Kanal führenden Handelsverbindungen. Zwar stellte der *Oceanus* nach römischem Weltverständnis tatsächlich die Grenze der bewohnbaren Welt dar, was Britannien wiederum zu einer Insel am äußersten Ende der *oikumene* machte, es wäre jedoch zu einfach, römischen Soldaten einen realistischen Blick auf die Straße von Dover völlig absprechen zu wollen. Obwohl damit eine Meuterei unter den Truppen des Claudius aus dem von Cassius Dio angeführten Grund unwahrscheinlich ist, läßt sich weder die Frage nach einem anderen Grund für ein derartiges Aufbegehren beantworten, noch ist es möglich, Klarheit darüber zu gewinnen, ob eine derartige Meuterei überhaupt stattgefunden hat. Als alternative Erklärung wäre hier beispielsweise eine aus unterschiedlichen Gründen eingetretene – und bei einem Unternehmen in einer solchen Größenordnung nicht unbedingt ungewöhnliche – Verzögerung denkbar, die dann in einer dem Claudius feindlich gesinnten Tradition zu einer Unruhe unter den versammelten Invasionstruppen umgedeutet wurde.

---

23 Frere 1999, 46, Daumer 2005, 136.

24 So stellt Tacitus etwa die Vorteile der seegestützten Strategie mit Nachdruck heraus, ohne Bedenken bezüglich des *Oceanus* aufkommen zu lassen, cf. Tac. *Ann.* 2.5.1.

25 Seit dem Beginn umfangreicher Operationen römischer Seestreitkräfte im ersten Punischen Krieg war es immer wieder zu schwersten Verlusten gekommen, die auf widrige Witterungsbedingungen zurückzuführen waren, cf. etwa den Verlust von 264 Schiffen 255 v. Chr. vor Camarina (Pol. 1.37.1–2).

Über die eigentliche Landungsoperation berichtet Cassius Dio nur wenig. Die Truppen seien τριχῇ νεμηθέντες übergesetzt,[26] weswegen in der Forschung zum Teil von drei verschiedenen Kontingenten mit unterschiedlichen Landepunkten ausgegangen worden ist.[27] Tatsächlich zeigt aber die von Cassius Dio selbst angeführte Erklärung, es hätte ansonsten zu Schwierigkeiten bei der Landung kommen können,[28] daß hier nur ein Transport in mehreren Wellen gemeint sein kann.[29] Dabei dürfte eine erste mehrheitlich aus reinen Kampftruppen bestehende Welle dazu gedient haben, den Landepunkt zu sichern, während mit den nachfolgenden Wellen dann vor allem Nachschub und schweres Gerät angelandet wurden. Als Landepunkt ist mehrheitlich Richborough identifiziert worden, das im 1. Jh. n. Chr. einen von einer Sandbank geschützten Ankerplatz und mit dem Eingang in den Wantsum Channel gleichzeitig eine Möglichkeit bot, mit Schiffen sowohl in das Landesinnere in Richtung Canterbury vorzudringen, als auch schnell in den Bereich der Themsemündung zu gelangen. Unter der kaiserzeitlichen Stadt und dem spätantiken Kastell von Richborough fanden sich Reste einer umfangreichen, auf die Regierungszeit des Claudius datierten Umwehrung, die zwar nicht der gesamten Invasionsstreitmacht Platz geboten haben kann, wohl aber als eine erste Nachschubbasis zu identifizieren ist.[30] Bezüglich der Notwendigkeit derartiger Sammelplätze für den Nachschub unterschied sich das Unternehmen des Claudius deutlich

26 D.C. 60.19.4.

27 Cf. Hind 1989, 6 für Landungen in West Sussex, Cunliffe 1998, 21 für Landungen in der Nähe von Fishbourne, Manley 2002, 87–89 mit einer Diskussion der verschiedenen Plätze; Manley selbst geht einen Mittelweg und schlägt drei nahe beieinanderliegende Plätze vor (Manley 2002, 87), Todd 2004, 46–47 für mehrere Landeplätze an der Ostküste Kents. Cf. aber Frere 1999, 50, der treffend bemerkt: „no sensible general would so divide his army initially".

28 D.C. 60.19.4.

29 Cf. etwa Grainge 2005, 139–140, der allerdings größere Zeitabstände zwischen den einzelnen Wellen annimmt.

30 Für eine ausführliche Diskussion des archäologischen Befundes cf. Manley 2002, 99–110; die Größe des von den Ausgräbern in die Zeit des Claudius datierten von Wällen umgebenen Areals stellt dabei ein Problem dar – auch unter Berücksichtigung des nachantiken Küstenabbruchs erscheint das Areal kaum geeignet, eine Streitmacht von 40.000 Mann zu beherbergen; Manley 2002, 108–109 hat das ursprüngliche Areal auf 17.5ha geschätzt, was ungefähr einem Legionskastell entspricht. Allerdings ist nicht bekannt, wie der Strand in Richborough ausgesehen hat; denkbar wäre neben dem offenbar auf dem Hochufer gelegenen, umfriedeten Areal ein weiteres, größeres Lager am Strand; Sauer 2002, 340 hat daneben auf eine alternative Interpretationsmöglichkeit als befestigter Hafen für die Aus- und Einschiffung Kaiser Claudius' hingewiesen. Für eine Zusammenfassung der Diskussion zur Lokalisierung des Landeplatzes cf. Frere/Fulford 2001, 48–52; für eine Diskussion einer möglichen Alternative cf. Sauer 2002, 334–337.

von den Invasionen Caesars, der seine Truppen jeweils am Ende der Feldzugssaison nach Gallien zurückführte. Ein Überwintern in Britannien bedeutete wenigstens für den ersten Winter zwangsläufig die Notwendigkeit einer Bereitstellung erheblicher Mengen an Getreide und anderen Nachschubgütern,[31] die aus Gallien herantransportiert werden mußten.

Die weitere Versorgung des Heeres, das zunächst in Richtung Medway vorstieß und bei Rochester einen ersten entscheidenden Sieg errang,[32] dürfte anfangs im wesentlichen auf dem Seeweg abgewickelt worden sein. Vermutlich wird der Nachschub für das von der Medwaymündung weiter in Richtung Themse ziehende Heer von Richborough aus in die vielleicht bereits zu dieser Zeit mit einem Kastell gesicherte Medway-Mündung und von dort dann über Land zum Heer transportiert worden sein. Nach dem Sieg am Medway und weiteren Gefechten stoppte A. Plautius den Vormarsch des Heeres noch am südlichen Themseufer, um das Eintreffen des Kaisers abzuwarten, der sich im Spätsommer 43 n. Chr. mit weiteren Truppen nach Britannien begab.[33] Unter dem direkten Oberbefehl des Claudius gelang es nach kurzer Zeit, Camulodunum, den Hauptort der Catuvellauni und das Zentrum des Widerstands der zur Gruppe der Belgae gehörenden Stämme im Südosten Britanniens, zu erobern.[34] Daraufhin unterwarfen sich zahlreiche Stämme Süd- und Mittelbritanniens, und die erste Phase des Feldzugs fand damit ihren Abschluß. Während die Legionen für den Winter erste Standquartiere bezogen, begab sich Claudius – nach angeblich nur 16 Tagen Aufenthalt in Britannien[35] – wieder nach Rom.[36] Dort traf er Anfang 44 n. Chr. ein, feierte einen Triumph und bekam einen Triumphbogen zugesprochen, der 51 n. Chr. fertiggestellt wurde.[37]

Auch wenn viele Details im Dunkeln liegen, zeichnen sich doch für das von den Römern eingesetzte Schiffsmaterial in der ersten Phase des Eroberungs-

31 Für einen Berechnungsversuch cf. Peddie 1987, 38–43, der sich allerdings auf die eigentliche Invasion und die ersten Tage danach beschränkt; cf. auch Sauer 2002, 345–348 für eine Diskussion der logistischen Probleme der Invasionsarmee; die Frage, ab wann diese begann, Versorgungsgüter lokal zu akquirieren, ist dabei umstritten, cf. Frere/Fulford 2001, 53–54, dagegen Sauer 2002, 347–348.

32 Cf. Frere 1999, 50–51.

33 Cf. Peddie 1987, 90–92, Frere 1999, 52–53, Birley 2005, 24. Zu den Verstärkungen, die der Kaiser mit sich führte, zählten unter anderem Abteilungen der Prätorianer, cf. den in CIL XII 395 belegten M. Vettius Valens, der sich in Britannien auszeichnete.

34 D.C. 60.21.4.

35 Bei der von D.C. 60.23.1 überlieferten Zahl sollte nicht außer Acht gelassen werden, daß auch sie möglicherweise negativ durch eine claudiusfeindliche Tendenz beeinflußt worden ist; zur Chronologie cf. Grainge 2005, 133–136.

36 D.C. 60.21.5.

37 Zum Bogen und der teilweise erhaltenen Inschrift (CIL VI 920–923) cf. Barrett 1991.

feldzuges des Claudius bis zum Ende der Feldzugssaison 43 n. Chr. zwei unterschiedliche Aufgaben ab. Sowohl bei der eigentlichen Landung als auch beim Transport des mit einem substantiellen Truppenkontingent anreisenden Claudius nach Britannien stand die Verschiffung von Truppen deutlich im Vordergrund, wobei insbesondere die Einschiffung der den Kaiser begleitenden Kontingente nicht geringe Schwierigkeiten bereitet haben muß. Der Transport von Elephanten etwa dürfte eine für Tiere und Begleitpersonal in gleicher Weise aufregende Erfahrung gewesen sein. Mit dem Aufbrechen des Heeres vom Brückenkopf in Richborough gewann dann der Transport von Nachschub entscheidend an Bedeutung, da eine regelmäßige Versorgung zunächst nur durch die Zuführung von Versorgungsgütern aus Gallien und Germanien gewährleistet werden konnte. Frühestens im Laufe des Winters 43/44 n. Chr. konnten von den zu diesem Zeitpunkt in ihren Winterquartieren stehenden Einheiten erste Strukturen zur Sicherstellung der Versorgung mit Nahrungsmitteln und anderen Verbrauchsgütern vor Ort geschaffen werden. Es ist jedoch davon auszugehen, daß die nun in Britannien stationierten Einheiten noch über einen längeren Zeitraum einen Teil ihres Nachschubs aus Gallien bezogen. Einen Hinweis für die enge Anbindung auch der Winterquartiere der eingesetzten Einheiten an Versorgungswege zur See bietet die mutmaßlich erste römische Legionsgarnison bei Camulodunum; diese besaß einen nur wenige Kilometer entfernten Anlageplatz in der Mündung des Colne.[38]

Aus der Notwendigkeit einer regelmäßigen und verläßlichen Versorgung folgt, daß die Invasion des Claudius im Hinblick auf den Einsatz von Schiffen keineswegs ein einmaliges Ereignis gewesen sein kann, sondern vielmehr den Beginn einer längeren Phase intensiver Aktivität dargestellt haben muß. Die Einzelheiten liegen dabei zwar im Dunkeln, Nachschubgüter dürften aber mutmaßlich über das gallische Straßennetz oder über den Rhein an die Kanalküste gelangt und in Boulogne-sur-mer verladen worden sein, ehe sie dann zu Hafenplätzen in Britannien transportiert wurden. Da in den Wintermonaten der Schiffsverkehr vermutlich auf ein Mindestmaß reduziert wurde, ist sowohl für die Zeit des eigentlichen Feldzuges 43 n. Chr. als auch für den Frühling des Folgejahres von einer jeweils deutlich gesteigerten Aktivität römischer Schiffe auszugehen, mit deren Ladungen Vorratslager angelegt oder wieder aufgefüllt wurden. Dabei kann die Koordination einer umfangreichen, länger andauernden und eine große Zahl von Schiffen umfassenden Versorgungsoperation zwar zunächst sehr wohl im Rahmen der Möglichkeiten des Stabes des A. Plautius

38 Zum Hafen von Fingringhoe Wick cf. Webster 1993, 130, Mason 2003, 84, Creighton 2006, 61.

gelegen haben. Kleinere Verbände von Kriegsschiffen wie die *classis Britannica* oder die *classis Germanica* waren hierfür aber denkbar ungeeignet. Mit der Aufteilung des Heeres auf verschiedene Winterlager wird die Organisation der Versorgung dann vielmehr in die Verantwortung der einzelnen Einheiten, insbesondere der vier Legionen, übergegangen sein.

An die Landung und Eroberung des Südosten Britanniens schloß sich in den folgenden Jahren eine Phase der weiteren Expansion an, die sich im wesentlichen auf drei Stoßkeile stützte. Während die *legio XIV Gemina* nach Nordwesten in die Midlands vorstieß,[39] wandte sich die *legio IX Hispana* nach Norden und errichtete eine neue Operationsbasis in Longthorpe am Fluß Nene;[40] die von Vespasian befehligte *legio II Augusta* schließlich zog in den Südwesten Britanniens. Der römische Vormarsch traf dabei offenbar immer wieder auf erhebliche Widerstände, von denen sowohl die Bemerkung des Sueton, Vespasian habe 30 Schlachten geschlagen und mehr als 20 *oppida* eingenommen,[41] als auch einzelne archäologische Funde zeugen.[42] Aus marinehistorischer Sicht sind die Feldzüge des Vespasian insofern von besonderem Interesse, als sie zum einen die Eroberung der Isle of Wight einschließen, für die eine erneute amphibische Unternehmung notwendig gewesen sein muß,[43] und zum anderen einen gewissen Einblick in allgemeine Operationsmuster gewähren. So läßt sich für den Verlauf der Südküste zeigen, daß – ausgehend von einer offenbar als Ausgangspunkt genutzten großen Nachschubbasis in Fishbourne[44] – in verhältnismäßig regelmäßigen Abständen Legionslager angelegt wurden, denen jeweils Hafenplätze zugeordnet waren,[45] die wiederum zur direkten Versorgung der Lager und als Nachschubbasen dienten. Dabei läßt sich allerdings die Frage nicht schlüssig beantworten, ob die Anlage derartiger Nachschubbasen jeweils in einem bereits befriedeten Gebiet stattfand oder das Ergebnis amphibischer Vorstöße in Feindesland war. Zumindest bis zum Ausbau des provinzialen Straßennetzes bot der Seeweg insbesondere bei größeren Anlagen die effizienteste Möglichkeit, Nachschub an den Zielort zu bringen.

---

39 Cf. Frere 1999, 60, Mason 2003, 84.

40 Zum Lager in Longthorpe cf. Fere 1974, Dannell/Wild 1987.

41 Suet. *Vesp*. 4.

42 Befunde aus den Hillforts von Hod Hill (das offenbar nach der Eroberung eine römische Garnison beherbergte, cf. Richmond 1968), Maiden Castle (cf. Wheeler 1943, Sharples 1991) und Cadbury Castle (Tabor 2008) sind als Spuren von Kampfhandlungen gedeutet worden, cf. Frere 1999, 61.

43 Cf. Frere 1999, 60–61, Mason 2003, 84–85.

44 Cf. Cunliffe 1971, 72–74, Mason 2003, 85.

45 Cf. Mason 2003, 86.

Ob dann, wie in jüngerer Zeit vorgeschlagen wurde,[46] Teile der *classis Britannica* nach Britannien verlegten, dort maßgeblich an Anlage und Ausbau der Nachschubbasen beteiligt waren und diese und andere Küstenplätze auch nach Abschluß der Eroberungsphase weiterhin nutzten, muß bezweifelt werden.[47] Zum einen war der Nutzen der Kriegsschiffe einer *classis* für die von Vespasian geführten Feldzüge denkbar gering. Allenfalls läßt sich bei Landungen wie der auf der Isle of Wight ein Einsatz zur unmittelbaren Unterstützung von Kämpfen am Strand vorstellen. Zum anderen dürften mit der organisatorischen Abwicklung der Versorgung der vorrückenden Legionen am ehesten Legionsoffiziere betraut gewesen sein. Die Einbindung einer zusätzlichen organisatorischen Ebene in Gestalt des Stabes einer *classis* hätte eine unnötige Verkomplizierung eines Vorganges bedeutet, von dessen effizienter Ausführung die Schlagkraft des Heeres ja in entscheidendem Maße abhängig war. Vielmehr werden die Operationen des A. Plautius, die offenbar von einem gut funktionierenden Ineinandergreifen des vorrückenden Heeres und einer seegestützten Nachschublinie geprägt waren, von den dem Heer selbst zur Verfügung stehenden Seetransportkapazitäten durchgeführt worden sein. Dabei sind die Parallelen zu früheren Vorgehensweisen offensichtlich: So, wie römische Truppen an der Westküste Spaniens Flüsse nutzten, um Nachschub rasch ins Landesinnere zu bringen, oder im Rahmen der Germanienoperationen unter Augustus und Tiberius sowohl den Küstengewässern als auch den Flüs-

46 Cf. Mason 2003, 87.

47 In der Forschung ist in diesen Nachschubbasen teilweise der Beginn eines Netzwerkes an Stützpunkten gesehen worden, das im folgenden Jahrhundert zur vollen Entfaltung kam. So hat etwa Mason 2003, 116 für das 2. Jh. neben Reculver, Dover, Lympne und Pevensey als Basen der *classis Britannica* zusätzlich weitere 23 „military ports" an den Küsten Britanniens angenommen. Unabhängig von der problematischen Klassifikation „military port", die einige Fragen aufwirft – stand ein solcher ausschließlich militärischen Einheiten zur Verfügung, oder konnte er auch zivil genutzt werden? Wem war das bei einer rein militärischen Nutzung sicher vorhandene Standortpersonal organisatorisch zugeordnet? Handelte es sich bei einem derartigen Platz formal um militärische *castra*, mit allen rechtlichen Konsequenzen, und wenn nicht, was für einen Status besaß ein „military port" dann? –, läßt sich allerdings lediglich das Kastell in Dover der *classis Britannica* zuordnen, und selbst hier fehlen inschriftliche Belege; die Annahme einer Basis in Lympne etwa beruht ausschließlich auf einem dort gefundenen Altar (RIB 66, möglicherweise in das 2. Jh. zu datieren, cf. Starr 1941, 212; PIR^2 1391; Birley 2005, 317), für dessen Anwesenheit nicht nur verschiedene Erklärungen denkbar sind (etwa als Erfüllung einer Dankesschuld nach einem Sturm), sondern der zudem noch Spuren einer längeren Verweildauer unter Wasser aufweist, möglicherweise also ursprünglich gar nicht aus Lympne kam; cf. auch Rummel 2008, 267. In allen anderen Fällen fehlen belastbare Hinweise für eine Nutzung durch die *classis Britannica*; für eine detaillierte Übersicht des Fundmaterials der einzelnen Plätze cf. Rummel 2008, 227–276.

sen Germaniens eine zentrale Rolle bei der Versorgung der an Land operierenden Truppen zukam, so nutzten in der ersten Phase der Ausweitung römischer Herrschaft in Britannien die Truppen unter dem Kommando des A. Plautius im wesentlichen Seewege zur Beförderung des Nachschubs.

Mit fortschreitender Ausbreitung des römischen Herrschaftsraumes in Britannien und dem Entstehen einer leistungsfähigen Infrastruktur innerhalb der neu eingerichteten Provinz im Verlauf der nächsten zwei Jahrzehnte ging gleichzeitig die Bedeutung der Versorgung des in Britannien stationierten Militärs über See allmählich zurück. Insbesondere alltägliche Verbrauchsgüter dürften vergleichsweise schnell aus Quellen aus Britannien bezogen worden sein. Spätestens nach einigen Jahren werden sich heimische Bauern wie auch angesiedelte Veteranen auf die Bedürfnisse der in ihrer Nähe stationierten Militäreinheiten eingestellt und an diese wenigstens einen Teil ihrer Erträge verkauft haben. Andere Güter, wie etwa der von der römischen Armee in nicht geringem Umfang konsumierte Wein, müssen hingegen noch über einen längeren Zeitraum vom Kontinent bezogen worden sein.[48] Auch den Bedarf an Eisenwaren konnten die Ressourcen der Provinz vermutlich erst nach einer längeren Anlaufzeit vollständig decken.

Wie weit die zu versorgenden Militäreinheiten direkt in die Organisation ihres Nachschubs involviert waren, bleibt dabei im Dunkeln. Auf der einen Seite wird man davon ausgehen dürfen, daß zur Sicherstellung einer regelmäßigen Versorgung wenigstens bei notwendigen Nachschubgütern eine direkte Kontrolle durch römische Stellen vorhanden war, auf der anderen Seite werden römische Militäreinheiten ihren täglichen Nachschub kaum in völliger Eigenregie und ausschließlich auf eigene Transportkapazitäten gestützt organisiert haben. Der eigentliche Transport wird vielmehr von zivilen Schiffseignern abgewickelt worden sein. Ein nicht zu unterschätzendes Problem war dabei sicherlich der Umstand, daß einzelne Einheiten – unter anderem abhängig vom Verlauf der militärischen Unternehmungen, in die sie verwickelt waren – durchaus unterschiedliche Nachschubbedürfnisse besaßen. Während dabei im Falle von Auxiliareinheiten eine Koordination auf der Ebene der für sie jeweils zuständigen Legion plausibel erscheint, läßt sich die Frage, inwieweit der Legi-

48 Setzt man für jeden Legionär eine tägliche Weinration von einem halben *sextarius* an (Roth 1999, 40), ergäbe sich allein für die Legionäre der in der Provinz stehenden vier Legionen ein täglicher Verbrauch von rund 5.400 l – zu dem der Verbrauch der Auxiliareinheiten, der Offiziere und der Nichtkombattanten zu rechnen ist; es dürfte einige Zeit gedauert haben, bis Produktionsstätten in Britannien in der Lage waren, den Bedarf der Armee auch nur ansatzweise zu decken.

onsnachschub ebenfalls etwa durch Personen aus dem Stab des Statthalters koordiniert wurde, nicht entscheiden.

Die auf die Landung des Claudius und die Einrichtung der Provinz Britannien folgenden militärischen Auseinandersetzungen mit den Iceni, Silures und Ordovices waren weitestgehend auf das Festland beschränkt.[49] In Bezug auf die eben beschriebenen Versorgungsaufgaben dürfte abgesehen vom Transport allgemeiner Nachschubgüter insbesondere der Nachschub an Reittieren – und in vermutlich geringerem Maße auch der von Lasttieren – von besonderer Bedeutung gewesen sein. Zwar liegen keine konkreten Informationen über die Verlustzahlen in römischen Kavallerieeinheiten vor, doch ausgehend von den sich über mehrere Jahre erstreckenden Operationen im zum Teil schwierigen Gelände von Nordwales waren diese sicherlich nicht unerheblich. Ausschließlich aus britannischen Quellen war der Bedarf des römischen Militärs in den ersten Jahren nach der Einrichtung der Provinz dabei wohl kaum zu decken.[50] Daher werden neben Wein, Eisenwaren und anderen Verbrauchsgütern auch Pferde zum regelmäßig über den Kanal transportierten Nachschub gehört haben.

Das im Vergleich zu der Zeit vor der Invasion des Claudius vermutlich deutlich gestiegene Transportvolumen dürfte auch ein wesentlicher Grund für eine wenige Jahre später in Niedergermanien begonnene Baumaßnahme gewesen sein, die ihrerseits im Zusammenhang umfangreicher militärischer Operationen im Rheindelta stand. Im Jahr 47 überfielen chaukische Gruppen unter der Führung eines desertierten Auxiliarsoldaten von See her die Nordküste der gallischen Provinzen. Gegen die Chauci zog Cn. Domitius Corbulo einen Schiffsverband zusammen, der sich sowohl aus Triremen als auch aus kleineren Binnenschiffen zusammensetzte und vor der Küste vereinigt wurde.[51] Auf die Vernichtung der chaukischen Schiffe folgten offenbar Operationen an Land sowie eine intensive Verhandlungstätigkeit, an deren Ende zunächst die Unterwerfung der Frisii stand.[52] Den Versuch, auch die Chauci insgesamt in den römischen Machtbereich einzugliedern, mußte Corbulo aber schließlich aufgeben, da Kaiser Claudius Offensivoperationen jenseits des Rheindeltas untersagte.[53] Im Anschluß an den eigentlichen Feldzug begann Corbulo dann wohl

49 Cf. Frere 1999, 67–70.

50 Setzt man für das ursprüngliche Invasionsheer (Peddie 1987, 42) rund 5.500 Reittiere und eine jährliche Verlustrate von 10 % an, hätte die römische Militäradministration in den ersten Jahren nach der Einrichtung der Provinz den dort stationierten Einheiten jeweils rund 550 Tiere zuführen müssen.

51 Tac. *Ann.* 11.18.1.

52 Tac. *Ann.* 11.19.1.

53 Tac. *Ann.* 11.19.4.

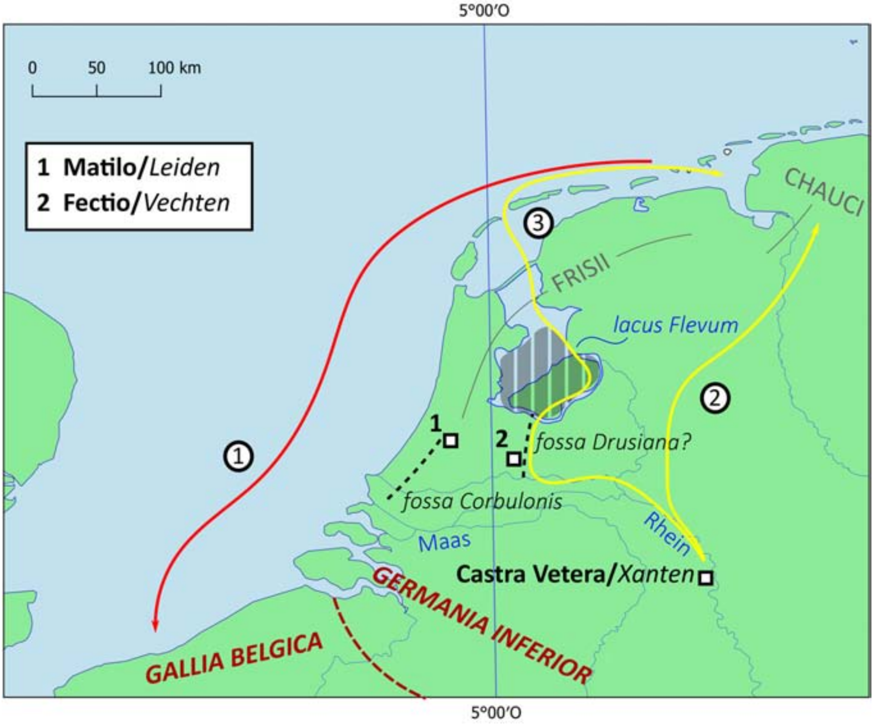

ABB. 6 Die Unternehmungen des Corbulo, 47 n. Chr. – 1: Überfälle der Chauci auf die Nordküste Galliens, 47 n. Chr.; 2: Feldzug des Corbulo, 47 n. Chr.; 3: Unterstützungsoperation zur See, 47 n. Chr.

noch im Jahr 47 mit dem Bau der *fossa Corbulonis*, eines Kanals, der den zu dieser Zeit wichtigsten Rheinarm – den heutigen Alten Rhein – mit der Mündung der Maas verband.[54] Von dem am Alten Rhein gelegenen Kastell Roomburg führte der Kanal über rund 34 km in südwestlicher Richtung bis zum heutigen Naaldwijk, wo er in die Maas mündete.[55] Folgt man der Darstellung des Tacitus, so war der Bau des Kanals in erster Linie eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für die Soldaten des Corbulo.[56] Auch wenn der Aspekt der Beschäftigung von potentiell rebellischen Soldaten nicht völlig von der Hand zu weisen ist,[57] dürf-

54 Zur archäologisch inzwischen vergleichsweise gut faßbaren *fossa Corbulonis* cf. Kley 1964, Hessing 1995, 93–94, De Kort/Henk 2007, Besuijen 2008, 21–22, De Kort 2009, Buijtendorp 2010, 721–725, Konen 2011, 86, 94, Campbell 2012, 223.

55 Zum Kastell Roomburg cf. Hessing 1995, 98–99, Hazenberg 2000.

56 Tac. *Ann.* 11.20.1.

57 Cf. die Baumaßnahmen, die der spätere Kaiser Probus in Nordafrika und insbesondere

ten wohl eher zwei andere Aspekte bei dieser umfangreichen Baumaßnahme im Vordergrund gestanden haben: Zum einen diente der neue Kanal im Zusammenhang mit der Einstellung weiterer Offensivoperationen unter Claudius der Stärkung des logistischen Infrastruktur der neuen Rheingrenze, zum anderen ermöglichte der Kanal eine schnellere Abwicklung von Transporten vom Rhein nach Britannien. Güter, die rheinabwärts transportiert worden waren, konnten weitgehend witterungsunabhängig über den Kanal bis zu einem Umschlagplatz in der Maasmündung transportiert und dann auf seegehende Transportschiffe umgeladen werden.[58] Gerade angesichts der fortschreitenden militärischen Operationen in Britannien im Jahrzehnt nach der Invasion des Claudius könnte die *fossa Corbulonis* sehr wohl eine zentrale Rolle bei der Versorgung der neuen Provinz mit Nachschubgütern gespielt haben.

Erst mit dem Ausgreifen auf die Isle of Anglesey im Jahr 60 unter C. Suetonius Paulinus spielen maritime Aspekte dann im Rahmen des Feldzugsgeschehens in Britannien wieder eine bedeutendere Rolle. Dem Bericht des Tacitus zufolge ließ Suetonius Paulinus zunächst eine größere Zahl flachgehender Landungsboote bauen, um mit diesen dann über die Menai Straits überzusetzen.[59] Dabei stießen die römischen Soldaten bereits am Strand auf Widerstand, der aber offenbar schnell gebrochen wurde. Die knappe Darstellung des Tacitus ist dabei eher um die Erzeugung eines beeindruckenden Bildes als um ereignisgeschichtliche Präzision bemüht.[60] Es besteht allerdings keine Veranlassung, den

---

in Ägypten von seinen Soldaten durchführen ließ, *quos otiosos esse numquam est passus* (Hist. Aug. *Prob.* 9.2); auch wenn die Historizität der gesamten Episode mehr als suspekt ist (cf. Paschoud 2002, 82–83), illustriert sie doch gut, daß der grundsätzliche Gedanke, Soldaten durch die Verwendung im Rahmen von Bauprojekten zu beschäftige, keineswegs abwegig war.

58 Tatsächlich erwähnt Tacitus den Aspekt der Witterungsunabhängigkeit in Tac. *Ann.* 11.20.1 – die *fossa* wurde demnach gebaut *qua incerta Oceani vitarentur*.

59 Tac. *Ann.* 14.29.4: *navesque fabricatur plano alveo*; trotz der Schwierigkeiten, welche die Strömungs- und Gezeitenverhältnisse in der 400 m breiten Menai Strait bieten (cf. hierzu Jones 1983, 29–30 mit älterer Literatur), scheint der Hinweis in 14.29.4, die Kavallerie sei teilweise *vado secuti aut … inter undas adnantes* eine Landung etwa an der Ostküste der Insel auszuschließen, sofern es sich bei der schwimmenden Kavallerie nicht lediglich um ein literarisches Element handelt. Der genaue Ort der Landung hat schon in älterer Literatur Interesse geweckt (cf. etwa Rowlands 1766, 98–99; cf. auch Royal Commission 1937, clxxix–clxxx), entzieht sich aber bis heute einer genauen Identifikation; auch das mutmaßlich substantielle Marschlager des Suetonius Paulinus ist bislang unentdeckt, cf. Davies/Jones 2006, 52–53.

60 Tac. *Ann.* 14.30.1. Deutlich erkennbar steigert Tacitus hier den Charakter des Widerstands vom Erwartbaren, „Normalen“ – *armis virisque* – über das „Unnormale“, mit dem die Römer allerdings bereits in Berührung gekommen waren – *intercursantibus feminis* – hin zum Ungeheuerlichen und Unbekannten, den Flüche herbeischwörenden Druiden, die

Widerstand der Britannier unmittelbar am römischen Landeplatz generell in Zweifel zu ziehen. Nach dem Sieg begann Suetonius Paulinus mit der Garnisonierung der Insel. Dabei erreichten ihn Nachrichten über den Ausbruch der Boudica-Revolte, die sich schnell als die bislang schwerste Krise der römischen Herrschaft in Britannien erweisen sollte.

Die Ereignisse des Jahres 61 bedeuteten eine schwere Erschütterung der römischen Herrschaft in Britannien. Der Aufstand der Iceni unter ihrer Königin Boudica, dem sich die Trinovantes und andere Stämme anschlossen, führte auf römischer Seite zu erheblichen Verlusten und brachte dem Zeugnis des Sueton zufolge Kaiser Nero sogar dazu, über eine Aufgabe der Provinz nachzudenken.[61] Im Rahmen des eigentlichen Aufstandsgeschehens, das nach ersten Anfangserfolgen der Iceni schließlich in einer Entscheidungsschlacht mündete, die mit einer völligen Vernichtung des Heeres der Aufständischen endete, spielten römische Seestreitkräfte keine erkennbare Rolle.[62] Erst im Rahmen der Aufarbeitung der durch die Kampfhandlungen verursachten Schäden kam dem Transport von Truppen und Nachschubgütern wieder eine erhebliche Bedeutung zu. Auch wenn keine Nachrichten über größere Schäden an der militärischen Infrastruktur vorliegen, kam es doch in der Anfangsphase des Aufstandes zu signifikanten Verlusten auf Seiten der Römer, die jedoch rasch durch Nachschub aus Germanien aufgefangen werden konnten. So wurden offenbar noch im Jahr 61 neben 2.000 Legionären zur Auffüllung der *legio IX Hispana* auch acht Kohorten Auxiliarinfanterie sowie rund 1.000 Kavalleristen nach Britannien transportiert. Dieser Verband stand möglicherweise unter dem Kommando des künftigen Kaisers Titus.[63]

---

ausdrücklich als den Soldaten bislang unbekannt bezeichnet werden; dabei wird mit jeder Steigerungsstufe die Beschreibung ausführlicher; cf. auch Frere 1999, 74: „At the Menai Straits, the invading army was faced by a horrifying multitude on the further shore“. Ob die sich den römischen Soldaten bietende Realität tatsächlich der dramatischen Beschreibung entsprach, läßt sich nicht entscheiden.

61 Suet. *Nero* 18.1. Nach Tac. Ann 14.32.3 floh der *procurator* Decianus Catus (PIR² C 587, Demougin 1992, 452–453 (nr 542), Birley 2005, 302–303) tatsächlich aus der Provinz nach Britannien.

62 An zwei Stellen berichtet Tacitus über die Revolte der Boudica – ausführlich in Tac. Ann. 14.30.1–14.40.1 und knapp in Tac. Agr. 16.1–2. Die Nachwelt hat im Kampf der Boudica gegen die Römer eine besondere Bedeutung beigemessen – im 19. Jh. entwickelte sich die Königin der Iceni gar zu einer Nationalheldin und erfuhr eine Behandlung vergleichbar mit der des Vercingetorix in Frankreich oder des Arminius in Deutschland, für eine knappe Zusammenfassung cf. Williams 2009, 185–202.

63 Tac. *Ann.* 14.38.1. Über einen Einsatz des Titus als Tribun in Britannien cf. Suet. *Tit.* 4.1 und – in offenbar entstellter Form – D.C. 60.30.1; cf. Birley 2005, 65.

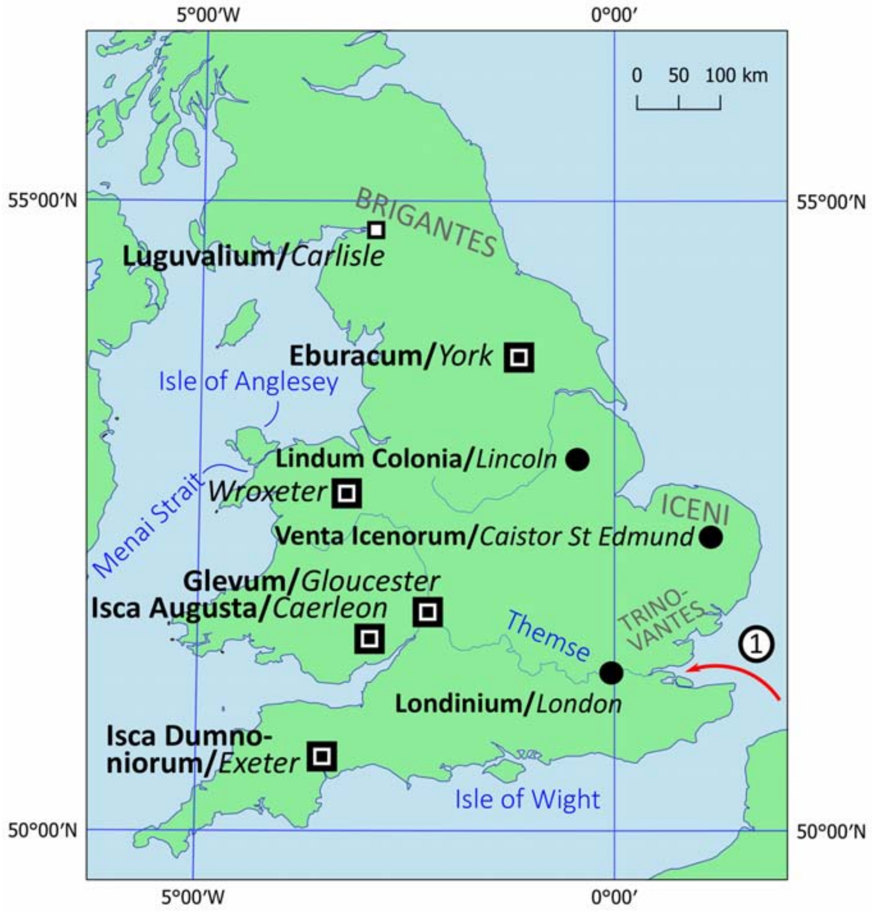

ABB. 7 Das römische Britannien, 60–68 n. Chr. – 1: Verlegeoperation, 61 n. Chr.

Diese Einheiten entstammten ursprünglich der Rheinarmee und wurden offenbar mit einer vergleichsweise großen Geschwindigkeit nach Britannien verlegt, da sie sofort nach ihrer Ankunft in das Heer des Suetonius Paulinus eingegliedert werden konnten, noch ehe dieser seine Truppen auf ihre Winterquartiere verteilt hatte.[64] Daher ist ein Transfer per Schiff über den Rhein und die Rheinmündung nach Britannien zumindest für die Infanterie denkbar. Bei der zahlenmäßig vergleichsweise starken Kavallerie hätte eine vermutlich wenigstens zwei Tage dauernde Verlegung per Schiff von einem Einschiffungshafen am Rhein allerdings einen erheblichen logistischen Aufwand bedeutet:

64 Tac. *Ann.* 14.38.2.

Bereits für einen Transport von 1.000 Pferden zur See wären erhebliche logistische Anstrengungen vor allem im Hinblick auf die Versorgung mit Trinkwasser notwendig gewesen. Tatsächlich ist angesichts des Umstandes, daß die transportierten Kavallerieeinheiten wahrscheinlich in nicht geringem Umfang Ersatzpferde mit sich führten, von einer deutlich höheren Zahl an zu transportierenden Tieren auszugehen. Eine Verlegung über Land nach Boulogne-sur-mer und eine Einschiffung von dort nach Britannien ist daher ebenso denkbar.

Neben der Verstärkung der in Britannien stationierten Heeresteile mit Truppen aus Garnisonen am Rhein wird es zudem – wie schon bei den militärischen Auseinandersetzungen in den Jahren nach der Landung – aufgrund von Verlusten an Reittieren in den in Britannien stationierten Einheiten wohl notwendig gewesen sein, in stärkerem Maße Tiere nach Britannien zu transportieren. Ob zusätzlich auch ziviles Fachpersonal nach Britannien verlegt wurde, läßt sich nicht entscheiden. Wenn es tatsächlich nicht zu großflächigen Zerstörungen von militärischen Einrichtungen in Britannien kam, sollte es jedoch in dieser Personengruppe kaum zu nennenswerten Verlusten gekommen sein. Inwieweit im Rahmen der Wiederaufbaumaßnahmen dann auch eine Neuorganisation des Heeres in Britannien durchgeführt wurde, ist nur noch schwer nachvollziehbar. Einige Orte, an denen zuvor keine Einheiten stationiert waren, wurden nun mit einer Garnison belegt,[65] während man im Siedlungsgebiet der Iceni neue Kastelle errichtete.[66] Etwa zur gleichen Zeit entstand offenbar das Legionslager in Lincoln, der genaue Zusammenhang mit den Ereignissen des Jahres 61 ist allerdings bislang nicht bestimmbar.[67] Ob es im Rahmen derartiger Maßnahmen lediglich zu einer Verschiebung existierender Einheiten kam oder ob auch neue Einheiten über das von Tacitus erwähnte Maß hinaus nach Britannien transferiert wurden, läßt sich nicht entscheiden.

Nach dem Abschluß der militärischen Operationen 61 wurde Suetonius Paullinus aus Britannien abberufen.[68] Die beiden auf ihn folgenden Statthalter, P. Petronius Turpilianus und M. Trebellius Maximus,[69] konzentrierten sich dann in den Jahren 61 bis 69 offenbar auf den friedlichen Wiederaufbau der Provinz. Zu militärischen Operationen ist es in dieser Zeit nicht gekommen. An Trebellius Maximus kritisiert Tacitus ausdrücklich, daß dieser die in Britannien

65 Cf. etwa das mit einem Wall umgebene Areal in London, daß als erstes Militärlager interpretiert worden ist (Howe/Lakin 2004, 48–49).

66 Möglicherweise gehörte hierzu auch Caistor St Edmund, cf. Davies/Robinson 2009, 73.

67 Cf. Jones 2002, 31–50.

68 Trotz seiner Abberufung scheint Paullinus nicht in Ungnade gefallen zu sein, cf. Birley 2005. 49–50.

69 Zu Publius Petronius Turpilianus cf. Birley 2005, 50–52; zu M. Trebellius Maximus cf. Birley 2005, 52–56.

stationierten Truppen aufgrund seiner Untätigkeit an den Rand einer Meuterei gebracht habe.[70] Angesichts des Umstandes, daß Tacitus jedoch gleichzeitig die administrativen Fähigkeiten des Statthalters positiv hervorhebt, liegt die Vermutung nahe, es habe sich bei dem Verzicht auf militärische Großoperationen um eine zielgerichtete Politik gehandelt, mit der einerseits die Provinz weiter beruhigt und andererseits eine mit einem Abzug der Garnisonen zu einem Feldzug verbundene Entblößung von Teilen der Provinz vermieden werden sollte. Diese Bemühungen um eine Beruhigung Britanniens waren offenbar erfolgreich, denn bereits nach wenigen Jahren konnte Nero wohl im Jahr 66 die *legio XIV Gemina* zusammen mit batavischen Auxiliareinheiten als Vorbereitung für seinen Ostfeldzug abziehen lassen.[71] Der Transfer von bis zu 10.000 Soldaten wie auch der zu diesen Einheiten gehörenden Reit- und Lasttiere mitsamt ihrem schweren Gerät bedeutete dabei erneut die Durchführung einer Transportoperation von erheblichem Ausmaß. Der Abzug der *legio XIV* aus ihrem Standort in Wroxeter dürfte auch zu einer Verschiebung der in Britannien verbliebenen Legionen Anlaß gegeben haben. Während die in Usk stationierte Legion den Platz der *legio XIV* in Wroxeter einnahm, wurde die ursprünglich in Exeter stationierte Legion über Gloucester schließlich nach Caerleon verlegt.[72]

Mit dem Ausbruch des *bellum Neronis* müssen dann noch einmal Truppen in signifikanter Stärke auf den Kontinent verlegt worden sein. Die zusammen mit der *legio XIV* aus Britannien verlegten Auxiliareinheiten waren inzwischen offenbar von ihr getrennt und im Gebiet der Lingones in Gallien stationiert worden.[73] Die Rekonstruktion der Ereignisse des Jahres 69 in Britannien bereitet dabei nicht geringe Schwierigkeiten. Den Ausgangspunkt bildet die Meuterei der Rheinlegionen am 1. Januar. Nur kurze Zeit später habe sich dem Zeugnis des Tacitus zufolge neben den germanischen Provinzen, Rätien, der Gallia Belgica und der Gallia Lugdunensis auch Britannien auf die Seite des Vitellius gestellt.[74] Dabei scheint es sich allerdings um eine Entscheidung des Statthalters gehandelt zu haben, die bei den in Britannien stationierten Truppen keineswegs ungeteilte Zustimmung fand. Vielmehr habe sich der Widerstand um M. Roscius Coelius, den Kommandeur der *legio XX*, gesammelt.[75] Sowohl

70 Tac. *Agr.* 16.3.
71 Tac. *Hist.* 2.11; cf. auch Birley 2005, 227.
72 Zum Kastell Caerleon und der Verlegung der *legio XIV* dorthin cf. Burnham/Davies 2010, 42, Evans 2010, 161; grundlegend zum Kastell jetzt Evans 2010 mit weiterer Literatur.
73 Tac. *Hist.* 1.59.2.
74 Tac. *Hist.* 1.52.1.
75 Tac. *Hist.* 1.60.1, cf. auch Tac. *Agr.* 7.3. Zu M. Roscius Coelus cf. Birley 2005, 237–238.

in den Historien als auch im Agricola betont Tacitus sodann, daß sich offenbar rasch das gesamte Heer hinter Roscius Coelius scharte, woraufhin Trebellius Maximus die Provinz fluchtartig verließ und sich zu Vitellius begab.[76] Die Verwaltung der Provinz übernahmen daraufhin die Kommandeure der einzelnen Legionen.[77]

Tacitus weist aber nicht nur auf ein tiefes Zerwürfnis zwischen dem Statthalter und den in Britannien stationierten Einheiten hin, er betont vielmehr auch, daß der Ausbruch des Bürgerkrieges den Anlaß für den endgültigen Bruch lieferte.[78] Diese Einschätzung läßt sich kaum anders interpretieren, als daß Roscius Coelius und die übrigen Legionskommandeure die Entscheidung des Trebellius, sich hinter Vitellius zu stellen, in Frage stellten. Angesichts dieses Ablaufes erscheint es auf den ersten Blick sehr verwunderlich, daß zur Zeit der ersten Schlacht von Bedriacum Abteilungen in einer Stärke von rund 8.000 Mann zum Heer des Vitellius gehörten,[79] was dem Umfang nach einer Legion und den ihr zugeordneten Auxiliareinheiten entspricht.

Das Zerwürfnis zwischen Trebellius Maximus und den in Britannien stationierten Truppen dürfte dabei ausschließen, daß der geflohene Statthalter einen derartig umfangreichen Kampfverband mit sich führte. Andererseits muß aber zwischen der Flucht des Trebellius Maximus und der Ankunft des neuen, von Vitellius ernannten Statthalters M. Vettius Bolanus eine gewisse Zeitspanne gelegen haben, da sonst die Bemerkung des Tacitus, die Legionskommandeure hätten die Provinz kontrolliert und ruhig gehalten, wenig sinnvoll erscheint. Man wird daher davon ausgehen müssen, daß Roscius Coelius und die übrigen Offiziere in Britannien nicht nur Kontakte zu Vitellius unterhielten, sondern sich diesem ebenfalls unterstellten und ihm im Umfeld der Schlacht bei Bedriacum Verstärkungen zur Verfügung stellen konnten. Als Erklärung könnte dabei möglicherweise die Formulierung des Tacitus im Kontext des Konfliktes zwischen Trebellius Maximus und Roscius Coelius dienen, wonach die Offiziere der britannischen Einheiten lediglich die Gelegenheit genutzt hätten, sich des Trebellius zu entledigen.[80] Letzte Sicherheit läßt sich in dieser Angelegenheit allerdings nicht gewinnen. Wie immer sich der Ablauf der Ereignisse in Britannien im Jahr 69 tatsächlich vollzogen haben mag, so bleibt doch festzuhalten, daß die zum Transport des aus Britannien stammenden Trup-

76 Tac. *Hist.* 1.60.1, cf. auch 2.65.2, Tac. *Agr.* 16.4.
77 Tac. *Hist.* 1.60.1.
78 Tac. *Hist.* 1.60.1.
79 Tac. *Hist.* 2.57.1.
80 Tac. *Hist.* 1.60.1.

penkontingents notwendige Transportoperation dabei ähnliche Dimensionen angenommen haben muß, wie der Transfer der *legio XIV gemina* drei Jahre zuvor.

Die aus Britannien auf den Kontinent transferierten Truppen standen im Bürgerkrieg des Jahres 69 zum Teil intensiv im Einsatz. So kämpfte die *legio XIV gemina* auf der Seite Othos in der ersten Schlacht von Bedriacum. Nach der Niederlage Othos scheint sie in Norditalien dann für Unruhe gesorgt zu haben, so daß Vitellius sie rasch nach Britannien zurückverlegen ließ.[81] Neben der Entfernung einer Einheit aus Italien, deren Loyalität er sich nicht ganz sicher war, dürfte auch eine nicht geringe Rolle gespielt haben, daß in den drei zurückliegenden Jahren ein signifikanter Teil des britannischen Heeres aus der Provinz abgezogen worden war,[82] was die militärischen Möglichkeiten des dortigen Statthalters deutlich eingeschränkt haben muß. Ob auch die übrigen von Vitellius auf den Kontinent transferierten Einheiten nach Britannien zurückverlegt wurden, ist unbekannt, die batavischen Auxiliareinheiten verblieben jedenfalls beim Heer des Vitellius.[83]

Auch unter denjenigen Truppen des Vitellius, die später im Herbst desselben Jahres in Oberitalien gegen das flavische Heer kämpften, befanden sich britannische Abteilungen.[84] Ein größerer Teil der auf den Kontinent verlegten Truppen muß also zunächst bei Vitellius verblieben sein. Da zudem nicht bekannt ist, in welchem Zustand sich die *legio XIV gemina* nach Abschluß der Kämpfe in Norditalien befand, läßt sich der Umfang der für ihre Rückführung notwendigen Transportoperation nicht ermitteln. Immerhin ist aufgrund der vorausgehenden Truppenverlegungen davon auszugehen, daß ein schneller Zugriff auf entsprechenden Schiffsraum leicht zu bewerkstelligen war. Obwohl Vitellius dann angesichts des bevorstehenden Konfliktes mit Vespasian nochmals versuchte, Truppen aus Britannien heranzuführen,[85] kam es offenbar zu keinen weiteren Verlegungen mehr. Nachdem Nachrichten vom Ausgang der zweiten Schlacht von Bedriacum in Britannien eingetroffen waren, erklärten sich die dortigen Einheiten offenbar für Vespasian und stellten sich auf seine Seite.[86]

---

81 Inwieweit Vettius Bolanus in diese Rückverlegung involviert war, ist schwierig zu beurteilen; diesbezüglich mit einer positiven Einschätzung cf. Birley 2005, 60.

82 Ausgehend von einer Garnison von vier Legionen mit zugehörigen Hilfstruppen war seit 66 – nur sechs Jahre nach dem Aufstand der Boudica – ein Drittel des britannischen *exercitus* auf den Kontinent verlegt worden.

83 Tac. *Hist.* 2.97.1.

84 Cf. auch Tac. *Hist.* 2.59.2.

85 Tac. *Hist.* 2.97.1.

86 Tac. *Hist.* 3.44.1.

Noch im Jahr 69 scheint es zu Operationen im Gebiet der Brigantes als Folge von Streitigkeiten innerhalb der dortigen Herrscherfamilie gekommen zu sein; die erhaltenen Nachrichten lassen allerdings keine verläßliche Rekonstruktion der Ereignisse zu.[87] Immerhin muß im folgenden Jahr die Provinz wieder weitgehend befriedet gewesen sein, denn im Rahmen des Bataveraufstandes war es möglich, die *legio XIV gemina* im Frühjahr 70 erneut auf den Kontinent zu verlegen,[88] wo sie nach Abschluß der Operationen schließlich endgültig verblieb.[89] Im Zusammenhang der Operationen der *legio XIV gemina* im Zusammenhang des Bataveraufstandes erwähnt Tacitus in *hist.* 4.79.3 auch den Einsatz einer der Legion beigeordneten *classis*, deren Einsatzmöglichkeiten die Batavi zunächst in Sorge versetzte, die aber in der Folgezeit von den Canninefates nahezu vollständig zerschlagen wurde. Obwohl die Forschung in dieser Stelle traditionell den ersten konkret datierbaren Beleg für die Existenz der *classis Britannica* sieht,[90] ruft eine genauere Betrachtung deutliche Zweifel an einer derartigen Interpretation hervor. Zunächst kann die taciteische Formulierung *Britannica classe* nicht als konkreter Beleg für den Einheitennamen gewertet werden. Zwar nennt Tacitus immer wieder die Namen römischer Legionen, Auxiliareinheiten werden aber zumeist nur in allgemeiner Weise erwähnt und allenfalls um eine allgemein auf ihre Herkunft hinweisende Bezeichnung erweitert.[91] So ist im konkreten Fall auch *Britannicus* zu verstehen – Tacitus verwendet dieses Adjektiv in den Historien im Kontext römischer Armeeeinheiten an insgesamt 13 Stellen,[92] und immer drückt es die allgemeine Zugehörigkeit einer Einheit zum britannischen *exercitus* aus. An keiner Stelle hingegen wird es als Teil eines konkreten Einheitennamens verwendet, was deutlich gegen eine Interpretation der Wendung *Britannica classe* als Einheitenname spricht. Da Tacitus zudem betont, die *classis* sei der *legio XIV gemina* zugeordnet gewesen, letztere aber von ihrem Standquartier in Wroxeter nach Germanien herangeführt wor-

87 Für einen Überblick cf. Birley 2005, 61.

88 Tac. *Hist.* 2.66.4 und 2.68.4.

89 Cf. Franke 2000, Birley 2005, 227.

90 Cf. etwa Saddington 1990, 226; Mason 2003, 93.

91 So ist etwa in Tac. *hist.* 4.15.1 allgemein von *Batavorum cohortes* die Rede; um welche Einheiten es sich genau handelt, erwähnt Tacitus nicht; eine Ausnahme bildet die Erwähnung der *classis Germanica* in Tac. *hist.* 1.58.1, die an der Erwähnung einer konkreten Person – ihres Präfekten Iulius Burdo (cf. Demougin 1992, 548 (nr 649); PIR^2 I 213; er wird gewöhnlich mit einer in CIL XII 1050 erwähnten Person identifiziert) – hängt.

92 Tac. *hist.* 1.9.2 (*Britannico exercitu*), 1.43.2 (*e Britannicis cohortibus*), 1.61.1 (*Britannico exercitu*), 2.32.1 (*Britannicum militem*), 2.37.1 (*Britannicis expeditionibus*), 2.57.1 (*e Britannico* ⟨*exercito*⟩), 2.100.1 (*Britannicarum legionum*), 3.1.2 (*Britannici exercitus*), 3.22.2 (*Britannicarum legionum*), 3.41.1 (*cum ala Britannica*), 4.15.1 (*Britannica auxilia*), 4.46.2 (*Britannicumque militem*) und 4.79.3 (*Britannica classe*).

den war, liegt es nahe, in der taciteischen *classis* den Schiffsverband zu sehen, mit dem die *legio XIV gemina* auf den Kontinent transportiert worden ist – und der angesichts der Notwendigkeiten einer solchen Operation weitaus größer gewesen sein muß als die *classis Britannica*.

An die Stelle der *legio XIV gemina* trat im Frühjahr 71 die aus Angehörigen der italischen Flotteneinheiten zusammengestellte *legio II adiutrix*,[93] die von Q. Petilius Cerialis Caesius Rufus,[94] dem Nachfolger des Vettius Bolanus, nach Britannien geführt wurde. Der neue Statthalter begann rasch mit Offensivoperationen im Norden der Provinz und dehnte den römischen Machtbereich bis in das Gebiet der Brigantes aus.[95] Im Zuge dieser Unternehmungen entstand im Winter 72/73 ein neues Kastell in Carlisle, und die bislang in Lincoln stationierte *legio IX Hispana* bezog ein neues Standquartier in York.[96]

Blickt man vom Beginn der Statthalterschaft des Q. Petilius Cerialis, mit der, wie im folgenden Kapitel gezeigt wird, ein neues Kapitel in der Geschichte des römischen Britanniens beginnt, zurück auf die Einrichtung der Provinz Britannien knapp 30 Jahre zuvor, so fällt die große Zahl an umfangreichen Transportunternehmungen in Kriegs- wie in Friedenszeiten ins Auge, die spätestens seit der Einrichtung der Provinz Britannien mit bemerkenswerter Regelmäßigkeit durchgeführt wurden. Nun sollte angesichts der Bedeutung der Provinz Britannien und der in ihr stationierten Einheiten die Sicherstellung von dauerhaften und belastbaren Verkehrsverbindungen zunächst nicht überraschen; zwar mag der römischen Vorstellung nach Britannien im *Oceanus* am Rande der Welt gelegen haben, doch bedeutete dies nicht, daß die Insel nicht an das römische Verkehrswegesystem angeschlossen werden konnte. Das Ausmaß gerade der umfangreichen und komplexen Transportunternehmungen spricht allerdings für einen über die Abwicklung der normalen Verkehrs- und Kommunikationsaufgaben hinausgehenden hohen Leistungsstandard der römischen Militärorganisation. Gleichzeitig belegen sowohl die Häufigkeit dieser Einsätze als auch ihre Einbindung in nahezu jedes größere Feldzugsgeschehen in Nordwesteuropa eindrücklich die Rolle der „maritimen Komponente" der römischen Militärorganisation. Diese war im Rahmen der römischen Militärorganisation keineswegs nur von marginaler Bedeutung, sondern vielmehr von zentraler Wich-

93 Zur *legio II adiutrix* cf. Lörincz 2000.
94 Zu Q. Petilius Cerialis Caesius Rufus cf. Birley 2205, 62–68.
95 Tac. *Agr*. 17.1; cf. Birley 2005, 67.
96 Zu diesen Unternehmungen cf. Caruana 1997, Shotter 2000. Zu den Kastellen von Carlisle cf. Birley 1951, Charlesworth 1978, zu York cf. Addyman 1977; zur Verteilung römischer Einheiten in der zweiten Hälfte der 70er Jahre in Nordengland cf. Breeze/Dobson 1985, 3 mit fig. 1.

tigkeit für den römischen Militärapparat. Römische Seestreitkräfte mögen in Nordwesteuropa weitaus seltener in umfangreiche Kampfhandlungen verwickelt gewesen sein, als dies bei Bodentruppen der Fall war – doch sehr häufig waren für den Einsatz eben dieser Bodentruppen die Aktivitäten römischer Schiffe eine unabdingbare Voraussetzung.

KAPITEL 6

Die Feldzüge des Agricola

Bei den Operationen des Q. Petilius Cerialis jenseits der Nordgrenze der Provinz handelte es sich schon bald nicht mehr nur um Unternehmungen eines besonders energischen Statthalters. Vielmehr scheint die Ausdehnung der Grenzen des römischen Herrschaftsraumes bis an das äußerste Ende der bekannten Welt schon unter Vespasian zu einem Teil der Herrscherideologie geworden zu sein. So wendet sich Valerius Flaccus zu Beginn seiner während der ersten beiden Dekaden der Flavierherrschaft entstandenen *Argonautica* direkt an den – zum Zeitpunkt des Abfassens dieser Verse wohl bereits verstorbenen – Kaiser Vespasian; dieser habe den *Caledonius Oceanus* befahren und so den *Oceanus* noch weiter als seine Vorgänger dem römischen Zugriff eröffnet. Valerius Flaccus zieht dabei als Vergleich Julius Caesar und dessen Nachfolger heran, denen der *Caledonius Oceanus* noch getrotzt habe.[1] Auch wenn der Autor selbst hier vermutlich eher an die Nordsee im allgemeinen als an die Gewässer um Schottland im Besonderen gedacht haben dürfte,[2] fällt doch die Wahl einer vergleichsweise konkreten geographischen Begrifflichkeit – anstelle etwa einer allgemeinen Wendung, die das Ausgreifen in das Unbekannte verdeutlicht – auf, da in der Anrufung des Vespasian ansonsten nur ein weiterer Ort direkt Erwähnung findet: mit Jerusalem greift Valerius Flaccus einen für die Repräsentation Vespasians und der Flavierdynastie zentralen militärischen Erfolg auf, der zudem wenigstens im ersten Jahrzehnt der Flavierherrschaft in Rom in aller Munde gewesen sein dürfte. Wenn im gleichen Kontext – und sogar noch vor der Erwähnung des Sieges in *Judaea* – von *Caledonia* die Rede ist, liegt somit die Vermutung nahe, auch diese, *Judaea* praktisch entgegengesetzte Weltgegend habe für die Flavier eine besondere Bedeutung besessen.

Dieser Eindruck wird durch einen Blick über Valerius Flaccus hinaus noch verstärkt. Auch Silius Italicus bringt im dritten Buch der *Punica* Vespasian nicht nur mit dem Erfolg in Judaea in Verbindung, sondern erwähnt auch ausdrücklich, dieser habe Thule bezwungen und als erster ein Heer *in Caledonios lucos*

1 Val. Fl. 1.7–9.

2 Insgesamt sollte man weder bei Valerius Flaccus und seinen schreibenden Zeitgenossen noch bei deren Publikum ein Übermaß an geographischen Detailkenntnissen – oder Interesse an Detailfragen – voraussetzen.

© KONINKLIJKE BRILL NV, LEIDEN, 2020 | DOI:10.1163/9789004414426_007

geführt.[3] Zwar legt der Kontext der Stelle nahe, daß Silius Italicus hier in erster Linie die Erfolge Vespasians als General während der Eroberung Britanniens unter Kaiser Claudius im Sinn hatte,[4] die Wahl der Begrifflichkeit *Caledonii luci* dürfte aber auch hier bewußt einer allgemein auf Britannien bezogenen Formulierung vorgezogen worden sein, zumal der Autor die Erwähnung von *Caledonia* noch zusätzlich durch den Hinweis auf *Thule* ergänzt. Insgesamt entsteht so der Eindruck, das Vordringen nach Norden und insbesondere nach *Caledonia* sei während der Flavierherrschaft in Rom im Gespräch gewesen – was auch immer sich ein stadtrömisches Publikum der Dichtung des Valerius Flaccus oder des Silius Italicus darunter tatsächlich vorgestellt haben mag. Auch das Preisgedicht des Statius auf Crispinus, den Sohn des Vettius Bolanus, erwähnt als hervorzuhebende Leistung des Vaters Erfolge *in Caledonios campos*.[5] Zwar dürften die einzelnen Details der Darstellung des Statius eher literarischer Konvention als dem Bemühen um ereignisgeschichtliche Genauigkeit geschuldet sein, doch stehen auch hier – es ist von einem *rex Britannus* die Rede, womit vermutlich der Brigantenkönig Venutius gemeint ist – die *Caledonii campi* betont am Anfang. Dem Vordringen über die Nordgrenze Britanniens hinaus, so legen es die Erwähnungen in den Werken des Valerius Flaccus, des Silius Italicus und des Statius nahe, scheinen die Flavier besondere Bedeutung beigemessen zu haben, was dazu führte, daß das ferne Caledonia in Rom im Gespräch war.[6]

Die stärkere Fokussierung auf Caledonia in Verbindung mit dem Bemühen, auch auf dem *Oceanus* nach Norden vorzudringen, sollte in der Flavierzeit einen neuen Höhepunkt der Aktivität römischer Seestreitkräfte in Nordwesteuropa einleiten. Dabei handelt es sich keineswegs um ein Urteil in der Rückschau aus einer historischen Perspektive. Vielmehr maßen auch die Zeitgenossen der Erkundung der Gewässer um Britannien offenbar erhebliche Bedeutung bei, wie der Aufbau des taciteischen Agricola in aller Deutlichkeit zeigt. Während die Feldzüge der Jahre 78 bis 83 zunächst zügig in den Kapiteln 20 bis 28 abgehandelt werden, beginnt in Kapitel 29 die Darstellung der Entschei-

3 Sil. 3.597–600. Zur Problematik der Lokalisierung der Caledonii cf. Hind 1983, insbesondere fig. 1, der sie in der Küstenebene am Firth of Forth vermutet; für eine noch weiter südwestlich gelegene Alternative cf. Strang 1998, 433.

4 Das Material ist chronologisch gereiht und schreitet von Britannien über Afrika bis zum Jüdischen Krieg fort.

5 Stat. *silv*. 5.2.142–149; cf. Gibson 2006, 249.

6 In diesen Zusammenhang gehört auch Plin. *nat*. 4.102 – hier dient die *silva Caledonia* gewissermaßen als Grenze zwischen bekannter und unbekannter Welt. Für einen Rekonstruktionsversuch der kartographischen Vorstellung der Flavierzeit von Britannien cf. Strang 1998, insbesondere Ill. 4 p. 433.

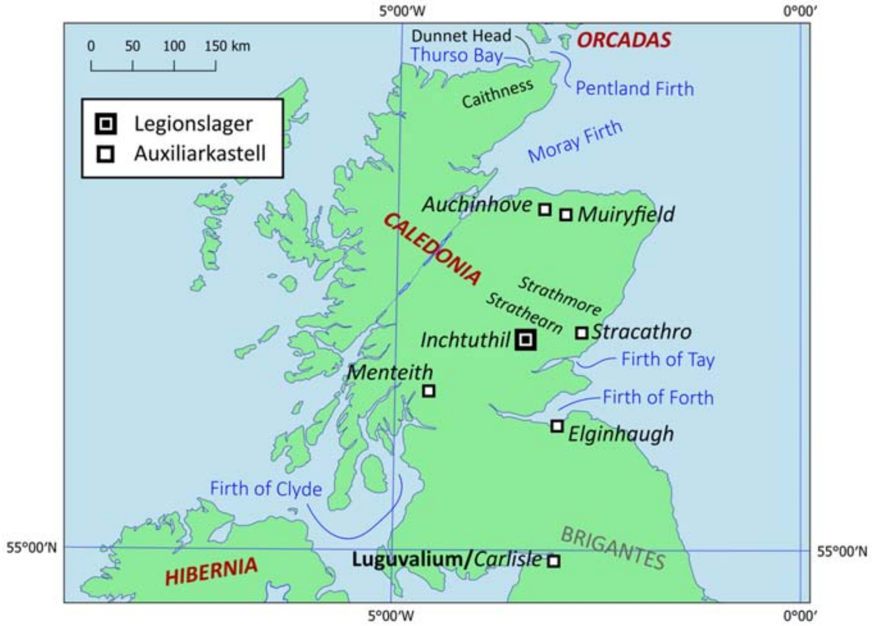

ABB. 8 Die Feldzüge des Agricola

dungsschlacht am Mons Graupius, die einschließlich der beiden Feldherrenreden die folgenden 10 Kapitel einnimmt und den krönenden Abschluß der Feldzüge des Agricola darstellt. Ganz an das Ende dieses Abschnittes setzt Tacitus nun als letzte Maßnahme des Feldzuges die Umrundung Britanniens durch einen sein Heer begleitenden Schiffsverband, ehe sich in Kapitel 39 der Blick von Britannien weg auf Domitian und die Ereignisse, die zur Abberufung Agricolas führen sollten, richtet. Die Umrundung Britanniens steht somit als herausragende nautische Leistung betont am Ende desjenigen Teiles der Darstellung der Feldzüge Agricolas, die deren herausragenden Erfolg betonen sollen. Durch die Positionierung am Ende von Kapitel 38 erscheint sie als krönender Abschluß des Feldzugsgeschehens.[7]

Das römische Ausgreifen nach Caledonia fand unter den ersten flavischen Statthaltern der Provinz – M. Vettius Bolanus, Q. Petilius Cerialis und Sex. Iulius Frontinus – sowie unter Agricola statt. In der Darstellung des Tacitus entfällt

7 Der gegen diese Interpretation mögliche Einwand, es habe sich bei der Schilderung lediglich um das Abwickeln des Feldzuges gehandelt, läßt sich leicht mit einem Hinweis auf Kap. 28 und die Meuterei der Usipi entkräften – hätte Tacitus der Umrundungsfahrt nur geringe Bedeutung beigemessen, hätte es auf der Hand gelegen, diese in Verbindung mit der Umrundung der Usipi zu erwähnen.

dabei der Löwenanteil des Feldzugsgeschehens auf Agricola, der nach einem ersten Feldzug gegen die Ordovices in Nordwales noch im Jahr seiner Ankunft sowie einer Phase der Konsolidierung im folgenden Jahr schließlich 79 nach Norden marschiert und dabei vermutlich bis an den Tay vorgestoßen sei. Das folgende Jahr habe er dann im wesentlichen mit der Festigung der neu gewonnenen Gebiete verbracht, bis schließlich ein die Jahre 81 bis 83 umspannender und in der Schlacht am Mons Graupius endender Feldzug mit der endgültigen Unterwerfung Britanniens geendet habe. Im Gegensatz zu Agricola hätten die vorhergehenden Statthalter an der Eroberung Caledonias nur geringen Anteil. Die Amtsführung des Vettius Bolanus sei durch *inertia* gekennzeichnet gewesen,[8] Petilius Cerialis habe im Gebiet der Brigantes Krieg geführt,[9] während sein Nachfolger Iulius Frontinus die Silures endgültig besiegt und damit, so wird man vermuten dürfen, den walisischen Süden endgültig befriedet habe.[10] Erst Agricola sei dann nach seinen Feldzügen in Wales nach Caledonia aufgebrochen.

Ein Blick über den taciteischen *Agricola* hinaus wirft allerdings Fragen hinsichtlich der Richtigkeit dieser – auf den ersten Blick stimmig wirkenden – Darstellung auf. So verweisen die bereits erwähnten drei Dichter der Flavierzeit auf Erfolge in *Caledonia*, die vor den Amtsantritt des Agricola im Jahr 77 zu datieren sind, und der archäologische Befund erlaubt eine Datierung der Garnisonierung wenigstens des westlichen Teiles der Solway-Tyne-Linie mit der Errichtung des Kastells in Carlisle bereits vom Jahr 72 an.[11] Angesichts des Umstandes, daß Tacitus mit seinem *Agricola* das Ziel verfolgt, die Leistungen seines Schwiegervaters besonders herauszustellen, könnte diese Diskrepanz zwischen der taciteischen Darstellung und der übrigen Überlieferung dadurch zu erklären sein, daß Tacitus den gesamten Eroberungsprozeß auf Agricola konzentriert und die Leistungen der unmittelbaren Amtsvorgänger seines Schwiegervaters bewußt ausblendet. Dieser Verdacht wird zusätzlich durch die Darstellung der

---

8 Tac. *Agr.* 16.5; zur Amtszeit des M. Vettius Bolanus cf. Birley 2005, 57–62; cf. daneben Furneaux/Anderson 1922, 58, Ogilvie/Richmond, 156, Heubner 1984, 57, Woodman/Kraus 2014, 177–178; zur Ausdehnung des römischen Herrschaftsraumes in den späten 70er und frühen 80er Jahren cf. auch Breeze/Dobson 1985, 3–5 mit fig. 2.

9 Tac. *Agr.* 17.1; zur Amtszeit des Q. Petilius Cerialis cf. Birley 2005, 62–68; cf. daneben Furneaux/Anderson 1922, 59, Ogilvie/Richmond, 157, Heubner 1984, 58, Woodman/Kraus 2014, 178–179.

10 Tac. *Agr.* 17.2; zur Amtszeit des Sex. Iulius Frontinus cf. Birley 2005, 68–71; cf. daneben Furneaux/Anderson 1922, 92–93, Ogilvie/Richmond, 206–207, Heubner 1984, 59, Woodman/Kraus 2014, 179.

11 Cf. Hodgson 2009, 140–150.

Amtszeit des Agricola weiter erhärtet: zwar eilt Agricola von Sieg zu Sieg, doch erst in Kapitel 24, das mit dem Jahr 81 das fünfte Jahr seiner Amtszeit behandelt, trifft er auf *ignotas ad id tempus gentes*, während die 79 und 80 unterworfenen Stämme südlich der Forth-Clyde-Linie lediglich als *novae gentes* bezeichnet werden.[12] Die Unterscheidung *ignotae gentes* – *novae gentes* legt dabei die Vermutung nahe, letztere seien bereits – in welcher Form auch immer – mit den Römern in Kontakt getreten.

Insgesamt läßt sich die in der Forschung zum Teil intensiv diskutierte Frage,[13] in welchem Umfang die Amtsvorgänger des Agricola an der Eroberung Caledonias unter den Flaviern beteiligt waren, nach dem derzeitigen Kenntnisstand nicht schlüssig beantworten; sie ist für die Auseinandersetzung mit einer möglichen Involvierung von Seestreitkräften in die römischen Operationen allerdings auch von nachrangiger Bedeutung. Die Errichtung von Kastellen an alten Verbindungswegen nach Norden – wie etwa im Fall von Carlisle – sowie die große Zahl an nur zeitweise genutzten Lagern legt dabei die Vermutung nahe, daß die Logistik der römischen Unternehmungen im Gebiet der Briganten sowie südlich der Forth-Clyde-Linie zunächst hauptsächlich über Land abgewickelt wurde.

Auch bei den ersten Unternehmungen des Agricola spielten nach Tacitus Seestreitkräfte keine Rolle. Kurz nach seiner Ankunft in Britannien zog er mit einem Heer in das Gebiet der Ordovices und unterwarf diese endgültig.[14] Im Zusammenhang dieser Unternehmung wandte er sich schließlich auch gegen die Isle of Anglesey, die kurz vor dem Ausbruch des Aufstandes der Boudica bereits von Suetonius Paulinus erobert, aber danach offenbar wieder aufgegeben worden war.[15] Die Entscheidung zur Landung auf der Isle of Anglesey, die den Feldzug des Jahres 77 schließlich zu einem Abschluß brachte, wurde wohl erst während des Feldzuges gefällt, und so stand Agricola kein Schiffsmaterial in größerem Umfang zur Verfügung, um seine Truppen auf die Insel übersetzen zu können. Statt dessen habe er der Darstellung des Tacitus zufolge seine Auxiliarreiterei zur Insel schwimmen lassen und so die einen „normalen“ Landungsversuch erwartenden Verteidiger überrascht.[16] Die vergleichsweise detailreiche

12 Tac. *Agr.* 24.1 (*ignotae gentes*) bzw. 22.1 (*novae gentes*); cf. Furneaux/Anderson 1922, 106, Ogilvie/Richmond 1967, 230, Woodman/Kraus 2014, 214.

13 Cf. etwa Birley 1951, 57, Woolliscroft 2002, 9–11, Woolliscroft/Hoffmann 2006, 194–201, Hodgson 2009, 13.

14 Tac. *Agr.* 18.2; zum Feldzug gegen die Ordovices cf. Birley 2005, 78–80.

15 Tac. *Agr.* 18.3; zum ausführlicheren Bericht der Eroberung in Tac. *Ann.* 14.29–30 siehe oben Kap. 5.

16 Tac. *Agr.* 18.4; cf. Heubner 1984, 64: „Die Bewohner von Anglesey erwarteten einen kunstgerechten Angriff mit Kriegsflotten (*classem*), mit Proviantschiffen (*naves*) und von der

Szene, in der die römischen Reiter zunächst ihr Gepäck ablegen, ehe sie dann lediglich mit Pferd und Waffen zur Insel schwammen, wirkt auf den ersten Blick wie eine besondere Betonung desjenigen Ereignisses, das nicht nur den Kampf um die Insel entschied, sondern auch im Rahmen der Eroberung eine erwähnenswerte Kuriosität darstellte.

Da Tacitus allerdings im gleichen Kapitel bei der Zusammensetzung des Feldzugheeres des Agricola auch bemerkt, er habe Vexillationen aus den Legionen zusammen mit einer vergleichsweise geringen Zahl an Hilfstruppen zusammengezogen,[17] und es habe sich bei den beim Kampf um die Isle of Anglesey angeblich zum Einsatz gekommenen Reitern um *lectissimi auxiliorum* gehandelt,[18] stellt sich die Frage, ob hier insgesamt der literarische Effekt möglicherweise im Vordergrund steht und den tatsächlichen Ablauf etwas verunklart. So wäre beispielsweise sehr wohl denkbar, daß die Auxiliarsoldaten, bei denen es sich um Batavi gehandelt haben wird,[19] die erste Angriffswelle bildeten, auf die dann Fußsoldaten in improvisierten Übersetzmitteln folgten.[20] Obwohl somit die Darstellung des Tacitus ein nicht unerhebliches Problem aufweist und eine sichere Rekonstruktion der Ereignisse, die zum Fall der Isle of Anglesey führten, größere Schwierigkeiten bereitet, bietet der Text immerhin eine wichtige Information – Tacitus betont ausdrücklich, die Verteidiger der Insel seien von den schwimmenden Reitern völlig überrascht worden, da sich deren Einsatz von dem üblichen Vorgehen der Römer deutlich unterschieden habe. Bei amphibischen Operationen, die, wenn der Hinweis auf eine *classis* so verstanden werden darf,[21] neben dem Transport von Truppen auch eine

---

hohen See her“; ähnlich Ogilvie/Richmond 1967, 212, Furneaux/Anderson 1922 95–96, Woodman/Kraus 2014, 187.

17 Tac. *Agr.* 18.2.

18 Tac. *Agr.* 18.3; zwar läßt sich mit der Formulierung *legionum vexillis et modica auxiliorum manu* die Zusammensetzung des Heeres kaum rekonstruieren, es war aber offensichtlich ein vergleichsweise kleiner Verband; cf. Ogilvie/Richmond 1967, 210.

19 Zur Identifikation der *lectissimi* als Angehörige von Batavereinheiten cf. etwa Furneaux/Anderson 1922, 95, Ogilvie/Richmond 1967, 211, Till 1961, 69, Heubner 1984, 63. Zwar läßt sich nicht entscheiden, ob es sich bei ihnen, wie vorgeschlagen worden ist (Ogilvie/Richmond 1967, 211, dagegen Heubner 1984, 63, Woodman/Kraus 2014, 187–188), um Veteranen der ersten Invasion auf der Isle of Anglesey handelte, daß es sich aber um Angehörige der gleichen Einheit handelte, in deren institutionellem Gedächtnis der Feldzug des Suetonius Paulinus verankert war, ist durchaus denkbar.

20 Alternativ haben für die Überquerung der Menai Strait durch die römische Infanterie Ogilvie/Richmond 1967, 211–212 die Nutzung flacher Stellen, die bei Ebbe teilweise vollständig trockenfielen, vorgeschlagen.

21 Tac. *Agr.* 18.4. Ob die Verwendung des Begriffes *classis* hier allerdings tatsächlich interpretativ belastbar ist, muß kritisch hinterfragt werden: der Begriff ist hier Teil eines sich

direkte Unterstützung durch Kriegsschiffe einschlossen, handelte es sich dagegen offenkundig um alltägliche Operationsmuster – auch wenn sie einen entsprechenden organisatorischen Vorlauf benötigten, der im Falle der Eroberung der Isle of Anglesey nicht gegeben war.

Das folgende Jahr 78 verbrachte Agricola nach Tacitus dann mit der Festigung römischer Herrschaft in den im zurückliegenden Feldzug neu gewonnenen Gebieten.[22] Dabei dienen die sehr allgemein gehaltenen Ausführungen des Tacitus in erster Linie der Betonung der positiven Qualitäten des Agricola und müssen innerhalb des Gesamtkontextes der Kapitel, die seine Amtszeit in Britannien behandeln, gesehen werden: Agricola trifft in Kapitel 18 im Augenblick einer Krise in Britannien ein, die von ihm sofort gelöst wird. Ab Kapitel 22 beginnt dann die Darstellung des eigentlichen Feldzugsgeschehens. Dieser ist in den Kapiteln 19 bis 21 ein Block vorgeschaltet, dessen Zweck es ist, Agricola nicht nur als erfolgreichen Feldherrn, sondern auch als fähigen Provinzverwalter darzustellen; für eine Rekonstruktion der tatsächlichen Ereignisse in den ersten beiden Jahren seiner Amtszeit in Britannien sind diese Kapitel also wenig geeignet.[23] Ab 79 drang Agricola dann offenbar über die Solway-Tyne-Linie hinaus nach Norden vor und erreichte mit dem *Tanaus* zunächst einen Punkt, bei dem es sich um eine wichtige Landmarke gehandelt haben muß, die sich allerdings bis heute einer endgültigen Identifizierung entzieht.[24] Für den Winter 79/80 berichtet Tacitus dann von der Stabilisierung der Forth-Clyde-Linie, und auch das folgende Jahr 80 stand im Zeichen der Sicherung des

von der speziellen Bedeutung *classis* über das allgemeinere, aber noch mit einer konkreten Realie verknüpfte *navis* bis hin zum sehr allgemeinen *mare* ausweitenden Trikolons; seine Verwendung ist daher möglicherweise lediglich dem rhetorischen Effekt geschuldet.

22 Tac. *Agr*. 20.2 und 21.1.

23 Zur zivilen Bautätigkeit des Agricola cf. Furneaux/Anderson 1922, 100–106, Ogilvie/Richmond 1967, 220–224, Heubner 1984, 68–69; zur narrativen Struktur der Passage cf. Woodman/Kraus 2014, 180–181; mit RIB 3123, der mutmaßlichen Bauinschrift der Basilika des Forums von Verulamium, ist ein wichtiges Zeugnis dieser Aktivitäten Agricolas erhalten.

24 Tac. *Agr*. 22.2–3. Der *Tanaus* gehört zu den wenigen Landmarken, die Tacitus in der Darstellung der Feldzugtätigkeit des Agricola überhaupt erwähnt. Neben dem *Tanaus* sind dies die Isle of Anglesey (*Mona insula*, Tac. *Agr*. 18.3), der Firth of Clyde sowie der Firth of Forth (*Clota et Bodotria*, Tac. *Agr*. 23.1), der Mons Graupius (Tac. *Agr*. 29.2) sowie die Shetlands (*Thule*, Tac. *Agr*. 38.4). Die Identifikation mit dem Firth of Tay stützt sich nicht zuletzt auf eine Marginalglosse, die *Taum* als Variante zu *Tanaum* angibt, was mit dem ptolemäischen καὶ Ταούα εἴσυχσις (Ptol. Geogr. 2.3) in Verbindung gebracht worden ist, cf. etwa Syme 1958, 122, Wellesley 1967, 266, Heubner 1984, 71, Woodman/Kraus 2014, 207–208. Zum Problem der Identifizierung cf. auch Furneaux/Anderson 1922, lvi, 106, Ogilvie/Richmond 1967, 57, 230, Heubner 1984, 71.

gewonnenen Gebietes.[25] Bei all diesen Aktivitäten ist von der Verwendung von Seestreitkräften nicht die Rede. Auch der Hinweis, die Sicherung des gewonnenen Gebietes sei durch die Anlage zahlreicher Kastelle geschehen, von denen nicht nur keines vom Gegner erobert wurde, sondern die zudem auch umfangreich bevorratet waren,[26] läßt keine entsprechenden Schlüsse zu, da die hierzu notwendige Logistik auch über Land hätte abgewickelt werden können.

Dieses Vorgehen änderte sich mit dem Beginn der Feldzugssaison des Jahres 81; daß Tacitus seine Darstellung in Kapitel 24 nach der Zeitangabe mit dem Begriff *nave* beginnen läßt, weist deutlich auf den veränderten Charakter des Feldzuges hin. Zwar ist Tacitus weit mehr an dramatischen Wendungen des Geschehens interessiert, als an operationstechnischen Details, die vergleichsweise große Zahl an Informationen, die man den Kapiteln 24 und 25 über den Einsatz von Seestreitkräften dennoch entnehmen kann, spricht aber dafür, daß der Feldzug des Agricola nun in nicht unerheblichem Maße vom Geschehen zur See geprägt war. So begann der Feldzug offenbar mit einem umfangreichen Landungsunternehmen, das von Agricola selbst geführt wurde.[27] Weitere Einzelheiten erwähnt Tacitus nicht, doch stehen letztlich angesichts des Hinweises in Kapitel 23, man habe das Gebiet bis zur Forth-Clyde-Linie gesichert, zunächst zwei Möglichkeiten zur Auswahl: Einerseits könnte es sich bei dem römischen Unternehmen um eine Überquerung des Firth of Forth gehandelt haben. Eine Datierung des Kastells Elginhaugh in das Jahr 79 weist möglicherweise in diese Richtung, die Errichtung des Kastells hätte dann in den Zusammenhang der Sicherungsmaßnahmen und Vorbereitungen der Jahre 79 und 80 gehört. Datierung und Funktion des Kastells sind allerdings umstritten.[28] Andererseits wendet sich Tacitus aber im weiteren Verlauf des Kapitels der Besetzung eines Irland gegenüberliegenden Gebietes – *Hiberniam aspicit*[29] –, wofür in erster Linie Cumberland in Frage kommt, das allerdings südlich der

25 Tac. *Agr.* 23.1. Cf. hierzu Haverfield 1918, der die Maßnahmen des Agricola – „forming almost a wall" (Haverfield 1918, 178) – als eine Art Vorläufer des Antoninuswalles ansieht. Cf. auch Ogilvie/Richmond 1967, 323–328, Woodman/Kraus 2014, 213.

26 Tac. *Agr.* 22.2; cf. Furneaux/Anderson 1922, 107, Ogilvie/Richmond 1967, 231–232, Woodman/Kraus 2014, 209–210.

27 Tac. *Agr.* 24.1; cf. Furneaux/Anderson 1922, 109–110, Ogilvie/Richmond 1967, 235, Woodman/Kraus 2014, 213–214 sowie Heubner 1984, 75 mit weiterer Literatur, der bemerkt: „Die Stelle ist überaus umstritten und mit Konjekturen übersät, ohne daß eine allgemein befriedigende Erklärung gefunden worden wäre".

28 Zum Kastell Elginhaugh cf. Hanson/Yeoman 1987, Hanson 2007a sowie grundlegend Hanson 2007b.

29 Tac. *Agr.* 24.1; cf. Furneaux/Anderson 1922, lviii, 110, die auch Nordwales für möglich halten, Ogilvie/Richmond 1967, 235–236, Heubner 1984, 75, Woodman/Kraus 2014, 214, die den Mull of Kintyre für wahrscheinlich halten.

Forth-Clyde-Linie liegt. Denkbar wäre in diesem Zusammenhang also eher ein Transport von Truppen über den Solway Firth. Hierfür spricht auch, daß Tacitus erst in Kapitel 25, also bei der Behandlung der Ereignisse des Folgejahres, Agricola gegen nördlich des Firth of Clyde gelegene Stämme ziehen läßt.[30] Da aber der Feldzug des Jahres 81 ausdrücklich gegen bislang unbekannte Stämme gerichtet war,[31] besteht ein gewisser Widerspruch zwischen den Ausführungen in Kapitel 24 und denen des vorhergehenden Kapitels. Endgültige Sicherheit läßt sich in dieser Angelegenheit nicht gewinnen – in beiden Kapiteln steht nicht das eigentliche Feldzugsgeschehen im Vordergrund, sondern vielmehr kleine Exkurse über die Forth-Clyde-Linie und Irland, deren primäre Funktion weniger die Vermittlung konkreter geographischer Information ist, sondern die vielmehr dem Leser die Dimension des Geschehens im allgemeinen und der Leistung des Agricola im Besonderen nahe bringen sollen.

Die Ereignisse des folgenden Jahres 82 nehmen im Vergleich zu den vorherigen Unternehmungen deutlich breiteren Raum in der Darstellung des Tacitus ein. In insgesamt vier Kapiteln wird zunächst der Feldzug in allgemeiner Weise charakterisiert, ehe dann ein breiter ausgeführtes Schlachtgeschehen den Leser bereits auf die entscheidende Auseinandersetzung des Folgejahres einstimmt. Auch hierbei läßt sich wieder deutlich erkennen, daß Tacitus das ihm zur Verfügung stehende Material im Hinblick auf einen größtmöglichen Effekt hin arrangiert. Aus der Abfolge der einzelnen Ereignisse in den entsprechenden Kapiteln läßt sich dagegen keine Chronologie des Feldzugsgeschehens ableiten. In seiner Darstellung betont Tacitus zu Beginn des Kapitels die besondere Rolle von Seestreitkräften im Rahmen des Feldzugsgeschehens, ohne allerdings genauer auf die Art und Weise ihrer Verwendung einzugehen. Tacitus bemerkt lediglich allgemein, sie seien von Agricola zu Erkundungsmissionen vorausgeschickt worden und hätten dann das Heer begleitet.[32] Über die Beteiligung an Transport- und Erkundungsoperationen hinaus deutet dabei der Hinweis, der Feldzug sei nun zugleich zu Lande und zu Wasser – *simul terra*, *simul mari* – vorangetrieben worden,[33] auf eine intensive Beteiligung von Seestreitkräften

30 Tac. *Agr.* 25.1: *ceterum aestate ... amplexus civitates trans Bodotriam sitas.*

31 Tac. *Agr.* 24.1.

32 Tac. *Agr.* 25.1.

33 Tac. *Agr.* 25.1. Der Hinweis, *simul terra, simul mari bellum impelleretur*, gehört zu den bekannteren Passagen des taciteischen Agricola, war den Kommentatoren in der Vergangenheit aber zumeist nur wenige Zeilen wert, cf. etwa Fourneaux/Anderson 1922, 113 (lediglich mit Diskussion der seltenen Iunktur *bellum impellere*), Till 1961, 71 (lediglich mit Verweis auf die *classis Britannica*), Ogilvie/Richmond 1967, 240 (lediglich mit Diskussion des *bellum impellere*) Heubner 1984, 78 (lediglich mit Verweis auf die *classis Britannica* und Angabe von Similien), Woodman/Kraus 2014, 218–219 (ebenfalls mit einer Diskussion des

am eigentlichen Kampfgeschehen. Letztere scheinen neben der Begleitung des Heeres auch zu Vorstößen hinter den Rücken des Feindes und zu dessen allgemeiner Verunsicherung eingesetzt worden zu sein.[34]

Wie genau diese Operationen allerdings ausgesehen haben, bleibt im Dunkeln; tatsächlich wirft die Annahme eines Einsatzes von Seestreitkräften Fragen auf, die sich mit den vorhandenen Informationen nicht beantworten lassen. So läßt sich der Verweis auf Aufklärungsmissionen auf den ersten Blick noch mit der Erkundung möglicher Hafenplätze zur Versorgung des Heeres erklären, blickt man allerdings genauer auf die Umstände des Feldzuges des Agricola, so zeigen sich einige gravierende Probleme praktischer Natur. Wenn der Nachschub des im Feld stehenden Heeres im wesentlichen über See abgewickelt werden sollte, durfte sich dieses nicht nur nicht allzu weit von der Küste entfernen, der Raum zwischen den jeweiligen Hafenplätzen, an denen die Nachschubgüter ausgeladen wurden, und dem eigentlichen Einsatzort der Feldzugsarmee mußte auch erkundet, feindfrei und von eigenen Kräften gesichert sein, um eine störungsfreie Abwicklung des Nachschubs zu gewährleisten. Eine Hafenerkundung war somit eigentlich nur in bereits erobertem und bekanntem Küstengebiet sinnvoll. Darüber hinaus erweckt der taciteische Bericht zudem den Eindruck, römische Seestreitkräfte seien auch an Kampfhandlungen beteiligt gewesen. Hier bietet sich zunächst als Einsatzszenario eine Störung der gegnerischen Küste durch Überfälle auf küstennahe Siedlungsplätze oder durch die Unterbindung von Seehandel und Fischerei an. Derartige Überfälle auf feindliche Küsten gehörten zu den Standardoperationsmustern antiker Seestreitkräfte, weswegen auch der Überfall auf caledonische Küstendörfer grundsätzlich sehr wohl denkbar ist. Auch einzelne Auseinandersetzungen zur See sind hierbei nicht auszuschließen, wenngleich sich Agricola keinem Gegner gegenübersah, der hinsichtlich seiner maritimen Leistungsfähigkeit etwa mit den Veneti vergleichbar war. Insgesamt wird man bei den Unternehmungen der römischen Seestreitkräfte während des Feldzuges des Agricola aber in erster Linie an Operationen denken, die den maritimen Teilen der römischen Germanienfeldzüge unter Augustus und Tiberius ähnelten.

Neben dem Hinweis auf die allgemeine Bedeutung von Seestreitkräften im Rahmen des Feldzuges betont Tacitus mit der Bemerkung, häufig hätten sich Infanteristen, Kavalleristen und Angehörige von Seestreitkräften ein Marschlager geteilt,[35] zudem einen hohen Grad an Integration der einzelnen Einheiten.

impellere). Insbesondere die Frage, wie denn *mari bellum impelleretur* praktisch zu verstehen sei, ist dabei nicht weiter vertieft worden.

34 Tac. *Agr*. 25.2.

35 Tac. *Agr*. 25.1. Im bei Montrose gelegenen Lager Dun hat Maxwell 1981, 45 – vor allem

Gleichzeitig fügt sich der Hinweis, auch der *Oceanus* sei nun bezwungen worden,[36] gut in eine flavische Selbstdarstellung ein, bei welcher der Erkundung des *Oceanus* besondere Bedeutung zukam. Trotz der Betonung des Einsatzes von Seestreitkräften zur Störung der Küstengebiete eines Gegners durch Tacitus sollte allerdings nicht vergessen werden, daß ein derartiges Vorgehen keineswegs außergewöhnlich war – und tatsächlich erwähnt Tacitus im Agricola selbst ein solches im Rahmen des Bürgerkrieges des Jahres 69, als die Mutter des Agricola bei einem Einsatz der Otho gegenüber loyalen misenatischen *classis* in Südgallien zu Tode kommt.[37]

Insgesamt betrachtet dient Kapitel 25 vor allem dazu, den Feldzug des Agricola nicht nur als erfolgreich, sondern auch als bis an die Grenzen der bekannten Welt – und zwar zu Lande wie zu Wasser – vorstoßend darzustellen. Wie schon in den Kapiteln zuvor ist auch hier Präzision hinsichtlich des eigentlichen Ablaufes nicht das vordringliche Interesse des Autors. Die Erwähnung der Seestreitkräfte und ihrer Aufgaben dient weniger dazu, genaue Auskunft über Art und Einsatz beteiligter Einheiten zu geben, sondern hat vielmehr die Aufgabe, den Charakter des Feldzuges in allgemeiner Weise so zu illustrieren, daß bei einem – an operationstechnischen Details ohnehin nicht interessierten – Publikum die Erinnerung an bereits Bekanntes wachgerufen und weniger völlig neue Informationen geboten werden. Daher ist auch der in der Vergangenheit immer wieder unternommene Versuch, die Verwendung der Begrifflichkeit *classis* durch Tacitus in Kapitel 25 als Hinweis auf eine Einbindung der *classis Britannica* in den Feldzug zu deuten,[38] bereits von vorneherein zum Scheitern verurteilt. Tacitus verwendet *classis* insgesamt neunmal im Agricola, wobei er jeweils als generische Bezeichnung für „Seestreitkräfte" dient.[39] Angesichts des Umstandes, daß Militäreinheiten – von Legionen einmal abgesehen – im Agri-

---

gestützt auf die Lage an dem einen hervorragenden, wettergeschützten Hafen bildenden Montrose Basin in der Esk-Mündung – ein derartiges Lager vermutet; Probegrabungen im Jahr 1990 konnten allerdings keine Befunde zur Stützung dieser Vermutung erbringen, cf. Rogers 1993, 289; zu Dun cf. auch Jones 2011, 190.

36 Tac. *Agr.* 25.1: *hinc terra et hostis, hinc victus Oceanus*.

37 Tac. *Agr.* 7.1.

38 Cf. etwa Atkinson 1933, 3, Saddington 1990, 228, Mason 2003, 93–104.

39 Tac. *Agr.* 7.1 (*classis Othoniana* – Abteilungen der misenatischen *classis*), 10.4 (*classis Romana* – Einheiten des Agricola beim Erkundungsvorstoß zu den Shetlands), 18.4 (*classis* – allgemeine Verwendung im Sinne von „Kriegsschiff"), 25.1–2 (*classis* – zweimal zur Bezeichnung der das Heer des Agricolas begleitenden Verbände) 29.1 (*classis* – gleiche Verwendung wie in 25.1), 30.1 (*classis Romana* – Verwendung durch Calgacus für die in 25.1 und 29.1 erwähnten Verbände) und 38.3–4 (*classis* – die in 10.4 erwähnten Einheiten, die nach der Schlacht am Mons Graupius auf Erkundungsfahrt geschickt wurden und die offensichtlich als Teil der in 25.1, 29.1 und 30.1 erwähnten Verbände gedacht sind).

cola ansonsten namentlich nicht erwähnt werden, wäre eine konkrete Benennung der *classis Britannica* auch gar nicht zu erwarten. Der taciteische Wortlaut läßt sich somit nicht als Beleg für eine Beteiligung der *classis Britannica* am Feldzug des Agricola nutzbar machen.

Ein Blick über Kapitel 25 hinaus erweist sich in dieser Frage als deutlich aufschlußreicher. So fehlt Agricola bei seinen ersten Unternehmungen in Wales eine entsprechende Unterstützung durch Seestreitkräfte, und auch bei seinem Ausgreifen nach Norden scheinen diese erst im Laufe des Feldzuges an Bedeutung zu gewinnen. Ein derartiger Verlauf macht es wahrscheinlicher, daß sich Agricola auf jeweils im Winter zwischen den einzelnen Feldzügen bereitgestelltes Schiffsmaterial stützte, als daß seine Streitmacht auch die *classis Britannica* eingeschlossen hätte. Deren Möglichkeiten, einen sinnvollen Beitrag zum Feldzugsgeschehen zu leisten, wäre vermutlich ohnehin eher gering gewesen. Um etwa auch nur einen Teil eines mehrere Legionen umfassenden Heeres über den Solway oder den Firth of Forth zu setzen, waren Hunderte von Schiffen notwendig, was von einer Einheit wie der *classis Britannica* allein nicht zu leisten gewesen wäre.

Auch die nachfolgenden Operationen ebenso wie die den Feldzug abschließende Umsegelung Britanniens erwecken den Eindruck einer erheblichen Robustheit, die deutlich jenseits der Möglichkeiten einer provinzialen *classis* lag. Obwohl eine Teilnahme von Fachpersonal oder einzelnen Schiffen der *classis* am Feldzug keineswegs ausgeschlossen werden kann, besteht jedoch kein Grund anzunehmen, die Unternehmungen der Jahre 82 und 83 seien anders vorbereitet worden als etwa die Feldzüge des Germanicus – durch die Bereitstellung des benötigten Schiffsraumes durch die beteiligten Heereseinheiten.

In diesem Zusammenhang erweist sich Kapitel 28, das die Darstellung der Ereignisse des Jahres 82 abschließt, als besonders aufschlußreich. Bevor das Feldzugsgeschehens seinem Höhepunkt entgegengeht, berichtet Tacitus eine für den Verlauf des Feldzuges eigentlich völlig belanglose, aber durch ihre außergewöhnlichen Begleitumstände eine ganz eigene Faszination ausstrahlende Episode.[40] Eine Auxiliarkohorte von Usipi meuterte, tötete das römische Personal – angeblich wurde sie von einem Centurio angeführt – und bemäch-

40 Eingehend ist die Episode zuletzt von Ash 2010 untersucht worden, die sie treffend „a bizarre adventure story" (Ash 2010, 292) nennt. Das Schicksal der Usipi scheint sich in Rom gewisser Bekanntheit erfreut zu haben. So belegt Mart. 6.61 ein verlorenes Werk des Dichters Pompullus über das Schicksal der Usipi, cf. Ash 2010, 287–288; auch in D.C. 60.20.1–2 findet sich die Episode, deren genaue Datierung nicht geringe Probleme bereitet, cf. Ash 2010, 288 n. 45.

tigte sich dreier Liburnen.[41] Mit diesen umfuhren sie Britannien, überfielen dabei Küstenplätze, um an Nahrungsmittel und Wasser zu kommen und verfielen aus Mangel an Vorräten schließlich sogar dem Kannibalismus,[42] bevor sie zuletzt von Suebi und Frisii aufgegriffen und schließlich in die Sklaverei verkauft wurden. Einige seien so am Ende als Sklaven wieder an den Rhein gelangt, wo ihre Einheit ursprünglich stationiert gewesen war.[43] Die erzählerische Funktion dieser Episode ist offensichtlich: Sie ist als eine Art retardierendes Moment zwischen die dramatischen Ereignisse der Kapitel 26 und 27 auf der einen und die Ereignisse des entscheidenden Feldzugjahres 83 in den Kapiteln 29 bis 38 eingeschaltet.

Dabei war Tacitus innerhalb der Episode wiederum eher an einer möglichst dramatischen Darstellung als an einer präzisen Wiedergabe der Geschehnisse gelegen. So erfährt man beispielsweise nicht, warum eine ganze Auxiliarkohorte nur von einem Centurio geführt wurde – sollte es sich nur um eine Vexillation gehandelt haben?[44] Auch fehlen jegliche Informationen zur geographischen Verortung des Geschehens: Brachten die Usipi die Schiffe an der Ostküste Caledoniens in ihre Gewalt, vor der mutmaßlich die in Kapitel 25 erwähnten Seestreitkräfte operierten, da ja Agricola in die Gebiete der Stämme jenseits des Firth of Forth vorgestoßen war? Das hätte allerdings bedeutet, daß sie bei ihrer Umsegelung Britanniens von Osten nach Westen gesegelt wären, was wiederum im Widerspruch zum Hinweis auf eine Gefangennahme durch Suebi und Frisii steht, es sei denn, die Usipi hätten nicht nur Britannien umfahren, sondern danach auch noch den Kanal in östlicher Richtung durchquert, was wenig wahrscheinlich ist. Eine Umsegelung Britanniens in östlicher

41 Tac. *Agr.* 28.1; die mit dieser Episode verbundenen Probleme beginnen bereits mit der Frage, wie die Existenz einer Usiperkohorte überhaupt möglich war, befand sich das Siedlungsgebiet der Usipi doch auf rechtsrheinischem Gebiet jenseits der Grenzen des *imperium Romanum*; eine zufriedenstellende Antwort ist bis heute nicht gefunden worden; verschiedene textkritische Probleme gravierender Natur erschweren das Verständnis zusätzlich, cf. Ogilvie/Richmond 1967, 321–322, Heubner 1984, 83–86, Woodman/Kraus 2014, 226–232.

42 Tac. *Agr.* 28.2; cf. Ash 2010, 284–285.

43 Tac. *Agr.* 28.3.

44 Anders D.C. 66.20.2, dessen Darstellung – in der die Episode in das Jahr 79 datiert wird – allerdings eher für ein Missverständnis des taciteischen Narrativs als für eine Überlieferung von eigenständigem Wert spricht (cf. Heubner 1984, 83). Für die Version des Tacitus sind zwei andere Deutungen denkbar: zum einen könnte es sich bei dem getöteten Centurio um den einzigen römischen Centurio in einer Einheit gehandelt haben, deren Führungspersonal ansonsten ebenfalls aus Usipi bestand, zum anderen ist nicht auszuschließen, daß der Singular in *occiso centurione* nicht wörtlich zu nehmen ist, sondern sich vom Plural der ebenfalls getöteten *milites* abheben soll.

Richtung hätte die Usipi hingegen zwar in die Hände von Suebi und Frisii geführt, andererseits aber zum einen bedeutet, daß sich die Meuterei an der Westküste Britanniens und damit weit entfernt vom Feldzugsgeschehen hätte abspielen müssen, zum anderen wären die Usipi so zunächst mitten in das Operationsgebiet Agricolas gelangt.

Klarheit läßt sich in dieser Angelegenheit nicht gewinnen, da Tacitus an den Details der Geschichte offenkundig kein Interesse hat. Bei der Meuterei der Usipi handelt es sich lediglich um ein Kuriosum, das eine gute Möglichkeit bietet, den Blick kurz vom Feldzugsgeschehen wegzulenken. Immerhin wirft allerdings der Hinweis auf die drei von den Usipi gekaperten Schiffe ein gewisses Schlaglicht auf die Möglichkeiten – oder eher auf den Mangel an Möglichkeiten – der *classis Britannica*. So boten drei Liburnen wenn nicht einer ganzen Kohorte Usipi so doch wenigstens einem signifikanten Teil davon eine ausreichende Transportmöglichkeit für eine ausgedehnte Seeunternehmung. Die Darstellung des Tacitus gibt dabei keinen Hinweis darauf, daß den Usipi zu wenig Platz an Bord ihrer Schiffe zur Verfügung stand. Auch hier zeigt sich, daß es der Personalaufwand für einen umfangreichen, im Rahmen eines großen Feldzuges sinnvoll nutzbaren Schiffsverband – bereits eine Gruppe von 15 Liburnen hätte mutmaßlich das Fünffache der meuternden Usipi benötigt – unmöglich macht, einen solchen einem so rangniedrigen Kommando wie der *classis Britannica* zuzuordnen.

Im folgenden Jahr 83 fand schließlich der Feldzug des Agricola in der Schlacht am Mons Graupius einen Höhepunkt und der taciteischen Darstellung zufolge auch seinen Endpunkt. Auf insgesamt zehn Kapitel wird das Geschehen verteilt, wobei neben der eigentlichen Schlachtbeschreibung die Reden der beiden Feldherren Calgacus und Agricola im Mittelpunkt stehen.[45] Dabei findet der Charakter des Feldzuges an die Grenzen der bekannten Welt mit seiner besonderen maritimen Komponente zweimal in der Rede des Calgacus Erwähnung,[46] was nicht nur in allgemeiner Hinsicht die Thematik aus Kapitel 25 wieder aufgreift, sondern auch den Eindruck, den der Einsatz römischer Seestreitkräfte beim Feind hinterläßt und auf den Tacitus im Kapitel 25 bereits hingewiesen hatte,[47] erneut bestätigt. Die Schlacht am Mons Graupius selbst wird ausführlich in insgesamt vier Kapiteln abgehandelt. Sie hat immer wieder Aufmerksamkeit auf sich gezogen; insbesondere der Frage nach der

45 Cf. Tac. *Agr.* 30–32 (Rede des Calgacus) und Tac. *Agr.* 34 (Rede des Agricola).

46 Tac. *Agr.* 30.1: *ne mare quidem securum inminente nobis classe Romana* und 30.4: *raptores orbis, postquam cuncta vastantibus defuere terrae, mare scrutantur.*

47 Tac. *Agr.* 25.2.

Lokalisierung des Schlachtfeldes ist die Forschung dabei nachgegangen, ohne allerdings bis heute zu einem eindeutigen Ergebnis gekommen zu sein.[48]

Mit Kapitel 38 beschließt Tacitus schließlich nicht nur die Beschreibung der eigentlichen Schlacht, es bildet auch den Höhe- und Endpunkt seiner Darstellung der Amtszeit des Agricola. Am Ende des Kapitels steht schließlich die oben bereits erwähnte Umfahrung Britanniens durch einen römischen Schiffsverband.[49] Agricola habe unmittelbar nach der Schlacht aufgrund des nahenden Endes der Feldzugssaison seine Truppen in die Winterlager zurückgeführt,[50] gleichzeitig aber den ihn unterstützenden Seestreitkräften den Befehl gegeben, Britannien zu umfahren. Zwei wichtige Informationen lassen sich dabei der taciteischen Darstellung entnehmen. Zum einen sandte Agricola offenbar einen substantiellen Schiffsverband aus, dem zusätzliche Truppen zugewiesen worden waren,[51] um die Küsten Caledonias wie schon im Jahr zuvor in Unruhe zu versetzen. Dabei eilte den römischen Seestreitkräften offenbar ein entsprechender Ruf bereits voraus.[52] Zum anderen zeigt gerade der Hinweis auf den von den römischen Schiffen hervorgerufenen *terror*, daß die von Agricola angestoßene Unternehmung keineswegs nur eine reine Erkundungsmission war, mit der der Inselcharakter Britanniens endgültig geklärt werden sollte. Vielmehr knüpfte die Umfahrung nahtlos an die Operationsmuster des vorherigen Jahres an, wobei die explizite Erwähnung der Verstärkung des Verbandes durch weitere Truppen auf eine insgesamt umfangreichere Operation als im Vorjahr hindeuten könnte.

Über den Ablauf der Unternehmung bietet Tacitus auf den ersten Blick nur wenige Informationen. Ob sich hinter dem namentlich nicht genannten *praefectus classis*, der den Schiffsverband anführte, ein *praefectus* der *classis Britannica* oder einer anderen *classis* verbirgt, wie verschiedentlich vorgeschlagen worden ist,[53] läßt sich nicht entscheiden. Zwar ist es sehr wohl denkbar, daß

48 Eine eingehende Diskussion würde den Rahmen der vorliegenden Arbeit sprengen. Zur Frage nach der Lokalisierung des *mons Graupius* cf. etwa Burn 1953, 132–133, St. Joseph 1978, 285–287, Keppie 1981 mit älterer Literatur, Hübner 1984, 87, ausführlich Maxwell 1990.

49 Eine leicht abweichende Datierung überliefert D.C. 66.20.2 (*κἀκ τούτου καὶ ἄλλους ὁ Ἀγρικόλας πειράσοντας τὸν περίπλουν πέμψας ἔμαθε καὶ παρ' ἐκείνων ὅτι νῆσός ἐστιν.*), der eine logische Verknüpfung zur Usiperepisode herstellt, die Tacitus zeitlich vor die Endphase des Schottlandfeldzuges setzt. Da Dio allerdings den gesamten Feldzug des Agricola inklusive seiner Abberufung in die Regierungszeit des Titus verlegt, ist diese Datierung zu verwerfen.

50 Tac. *Agr.* 38.3.

51 Tac. *Agr.* 38.3.

52 Tac. *Agr.* 38.3: *praecesserat terror*.

53 So etwa Birley 2005, 316.

Führungspersonal der *classis Britannica* einschließlich ihres Kommandeurs in den Feldzug des Agricola eingebunden war, eine derartige Interpretation ist aber keineswegs zwingend, da der von Agricola 82 und 83 eingesetzte Schiffsverband ohne Weiteres auch einem anderen Offizier aus seinem Stab hätte anvertraut werden können. Die einzige geographische Angabe in Verbindung mit dieser Unternehmung ist mit einem textkritischen Problem verbunden, das die Forschung lange beschäftigt hat und für das erst in jüngster Zeit eine neue – und wohl endgültige – Lösung vorgeschlagen worden ist: Das überlieferte *Trucculensem portum*, in dem in der Vergangenheit verschiedenste Hafenplätze vermutet worden sind,[54] ist mit dem wichtigen Hinweis, daß Tacitus kaum einen obskuren Hafen in Caledonien oder Britannien einer namentlich Erwähnung für würdig befunden hätte – in der gesamten Darstellung des Feldzuges nennt er als überhaupt einzigen Ort den der Entscheidungsschlacht am Mons Graupius –,[55], in *trux T(h)ulensem portum* korrigiert worden.[56] Der Schiffsverband hätte somit am Ende seiner Fahrt in Thule, worunter unter den Flaviern die Shetland-Inseln verstanden wurden, überwintert; diese herausragende militärische und navigatorische Leistung, die die Grenzen der bekannten Welt erweiterte, fand in der Dichtung des späten 1. Jh. einen entsprechenden Niederschlag.[57] Auf dem Weg nach Thule gelang, wie ein Blick von Kapitel 38 zurück auf Kapitel 10 zeigt, in dem die Unternehmung zum ersten Mal erwähnt wird, die Unterwerfung der Orkney-Inseln.[58]

Aus den von Tacitus in seine Darstellung aufgenommenen Informationen läßt sich somit folgender Ablauf rekonstruieren: nach der Schlacht am Mons Graupius begab sich Agricola mit dem Heer zunächst nordwärts, woraufhin sich ihm die dortigen Stämme unterwarfen und Geiseln stellten.[59] Schließlich

54 Für eine ausführliche Diskussion der bisherigen Vorschläge cf. Wolfson 2008, 36–40.

55 Wolfson 2008, 40.

56 Wolfson 2008, 40–41; Prägnant formuliert schon Hind 1983, 373: „In his *Agricola*, Tacitus notoriously offers little by the way of topography". Gegen den Lösungsvorschlag von Wolfson Breeze/Wilkins 2018, 307–308, die allerdings die dann entstehende Schwierigkeit der Nennung eines dem Leser sicher unbekannten Hafens nicht weiter diskutieren.

57 Cf. Wolfson 2008, 47–62; überzeugend interpretiert Wolfson beispielsweise Juv. *Sat.* 2.160–161 (… *modo captas* | *Orcadas ac minima contentos nocte Britannos*) als einen Hinweis auf die Orkneys und die noch nördlicheren Shetlands, in denen die Nächte noch kürzer seien (Wolfson 2008, 47–48); für eine eingehende Diskussion der Erwähnung Thules und Caledonias in Sil. 3.594–598 cf. Wolfson 2008, 49–55. Deutlich gegen eine Überwinterung auf den Shetlands haben sich Breeze/Wilkins 2018, 307–308 ausgesprochen, die lediglich von einer Sichtung ausgehen.

58 Tac. *Agr.* 10.4.

59 Zur Lokalisierung der in Tac. Agr. 38.2 erwähnten *fines Borestorum*, die die Forschung lange beschäftigt hat (Literatur bei Wolfson 2008, 65–66), cf. Wolfson 2008, 65–74, der

beendete er angesichts des bevorstehenden Endes der Feldzugssaison seine Operationen und führte seine Truppen südwärts in ihre Winterlager.[60] Parallel hierzu schickte Agricola einen größeren Schiffsverband nach Norden, um einerseits den Inselcharakter Britanniens endgültig zu klären und andererseits den Druck auf seine Gegner weiter aufrecht zu erhalten. Da die Aussendung des Verbandes in direktem Zusammenhang mit den Operationen des Heeres steht, müssen die römischen Schiffe – ausgehend von Basen an der Küste des Moray Firth[61] – zunächst entlang der Westküste von Caithness weiter nach Norden gefahren sein. Spätestens mit dem Erreichen von Dunnet Head, dem nördlichsten Punkt der britannischen Hauptinsel, und dem Blick auf die sich westlich davon eröffnende Thurso Bay sowie den Atlantik waren letzte mögliche Zweifel an der Inselgestalt Britanniens beseitigt. Daher dürfte der römische Schiffsverband kaum noch weiter nach Westen vorgestoßen sein, sondern vielmehr den Pentland Firth überquert und westlich der direkt benachbarten Orkneys weiter nach Norden vorgestoßen sein. Wenn dem Hinweis des Tacitus, daß die römische Unternehmung von gutem Wetter begünstigt war, Glauben geschenkt werden darf, waren sowohl Fair Isle von den nördlichsten Inseln der Orkneys aus sichtbar als auch die Shetlands von Fair Isle aus. Ein Vorstoßen über die Orkneys hinaus auf der Suche nach dem nördlichsten Punkt der bewohnbaren – und angesichts der auf den Shetlands vorgefundenen Bevölkerung auch

---

überzeugend eine Korrektur des überlieferten *in finis Borestorum exercitum deducit* zu *in fines boreos totum exercitum deducit* vorschlägt.

60 Tac. *Agr*. 38.3.

61 Die verbreitete Auffassung, die nördlichsten römischen Militäranlagen im Zusammenhang des Feldzuges von Agricola seien die im Pass of Grange gelegenen Anlagen bei Auchinhove und Muiryfold (zu Auchinhove cf. St. Joseph 1969, 123, St. Joseph 1975, Robertson 1976, 4, 7, Breeze 1980, 17, Jones 2011, 132; zu Muiryfold cf. St. Joseph 1969, 118, Maxwell 1980, 34–35, Jones 2011, 281–282) sowie eine ähnliche Anlage bei Bellie am Spey-Ufer (cf. Crawford 1949, St. Joseph 1969, 113–114, Jones/Keillar 1984, 12, Jones 2011, 324–325; die Anlage ist allerdings nicht zweifelsfrei als römisch identifiziert, cf. Jones 2011, 325: „The level of confusion surrounding this site suggests that it should be regarded as a probable camp rather than given the accolade of (currently) the most northerly camp known in the Roman Empire.") ist von G.D.B. Jones und C.M. Daniels unter anderem auf der Basis ihrer Grabungen am Südufer des Moray Firth in Zweifel gezogen worden. Ihre Grabungsergebnisse, die erst von Gregory 2001 publiziert wurden, sowie der Umstand, daß über die Südküste des Moray Firth in der Flavierzeit offenbar vergleichsweise detaillierte geographische Informationen vorlagen (Mann/Breeze 1987, Jones/Keillar 1996; cf. auch Strang 1998), sind als Argument für eine Durchdringung des Küstenraumes am Moray Firth durch römische Militäranlagen genutzt worden. Kritisch dagegen Gregory 2001, 217–219, der unter anderem auf das Fehlen belastbarer, datierbarer Funde aus den jeweiligen Fundplätzen hinweist.

der bewohnten[62] – Welt war daher nur folgerichtig. Von dort begab sich der Schiffsverband dann wieder nach Süden. Römische Schiffe waren damit nicht nur in einer mit dem Zug Alexanders an das östliche Ende der Welt vergleichbaren Weise an den Rand der Welt vorgestoßen, der römische Verband hatte zudem auch einen Einsatz absolviert, der ihn zum Teil in offene atlantische Gewässer geführt hatte und der innerhalb der römischen Seekriegsgeschichte einzigartig ist – die ausgedehnte Erkundungsunternehmung unter Tiberius in den Ostseeraum hinein war in viel stärkerem Maße an den Küstenverlauf gebunden. Trotz der Überhöhung durch die flavische Propaganda konnte der namenlose *praefectus classis* von sich wahrheitsgemäß behaupten, er habe – wenigstens bis zu einem gewissen Grad – tatsächlich den *Oceanus* bezwungen.

Während der römische Schiffsverband auf Erkundungsfahrt war, führte Agricola seine Truppen in ihre Winterlager zurück. Gleichzeitig wurde das neu gewonnene Gebiet bis über die Forth-Clyde-Linie hinaus gesichert. Dabei diente das – vielleicht schon 82 angelegte – Legionslager Inchtuthil der *legio XX Valeria Victrix* als neues permanentes Standquartier.[63] Als Teil einer Kette von Kastellen, die vom Kastell Menteith im Westen bis zum großen Kastell in Stracathro nordöstlich von Inchtuthil reichte,[64] sicherte es die südliche Grenze der Highlands sowie die fruchtbare Küstenebene am Firth of Tay. Noch nach der Abberufung des Agricola – wohl im Frühjahr 84[65] – wurde unter seinem Nachfolger an der Vervollständigung der Anlagen gearbeitet; in ihnen war ein signifikanter Teil der in Britannien stationierten Truppen konzentriert. Inwieweit sie neben ihrer Sicherungsfunktion auch als Ausgangsbasis für eine weitere Erschließung der Highlands dienen sollten, muß Spekulation bleiben. Während die Gebiete im heutigen Strathearn und Strathmore fruchtbar und vergleichsweise dicht besiedelt waren, dürften die eigentlichen Highlands weniger attraktiv gewesen sein.[66] Aus einem Dakereinfall gegen Ende des Jahres 85

62 Für einen allgemeinen Überblick zur Siedlungssituation in Schottland, auf den Orkneys und auf den Shetlands cf. Harding 2004, 153–199.

63 Grundlegend zu Inchtuthil Pitts/St. Joseph 1985; anders Hassall 2000, 63, der die *legio II Adiutrix* als Besatzung Inchtuthils identifiziert hat.

64 Cf. hierzu allgemein Hind 1983 mit weiterer Literatur.

65 Birley 2005, 94–95.

66 Pointiert formuliert Hind 1983, 377: „The Romans were not interested in ruling rocks". Dagegen allerdings Gregory 2001, 215, der Fruchtbarkeit und Besiedelung der südlich des Moray Firth gelegenen Küstenlandschaft betont. In der Frage, ob Agricola auch einen Erkundungsvorstoß nach Irland unternahm, hat die Forschung bislang keine Einigkeit erreicht. Zuletzt hat Robinson 2000 die traditionelle Auffassung, es sei nach dem Feldzug nach Schottland nicht mehr zu einem derartigen Unternehmen gekommen, in Frage gestellt; Mason 2003, 99–101 hat in diesem Zusammenhang auf die zur Unterstützung eines derartigen Invasionsunternehmens notwendige Infrastruktur aufmerksam gemacht

oder zu Beginn des Folgejahres entwickelte sich jedoch im Verlauf des Jahres 86 nach erheblichen römischen Verlusten rasch eine Krise, die nicht nur das persönliche Erscheinen des Kaisers auf dem Kriegsschauplatz, sondern auch den Abzug der in Chester stationierten *legio II Adiutrix* aus Britannien notwendig machte.[67] Diese Verlegung stellte eine signifikante Schwächung der in Britannien stationierten Truppen dar, weswegen als Folge die *legio XX Valeria Victrix* nach Süden abgezogen und in das alte Standquartier der *legio II Adiutrix* verlegt wurde.[68] Die nördlich der Forth-Clyde-Linie gelegenen Kastelle wurden dagegen aufgegeben. Der Transfer der *legio II* auf den Kontinent war mit einer umfangreichen Transportoperation verbunden, und auch beim Abzug der *legio XX* sowie der ihr zugeordneten Auxiliareinheiten aus Inchtuthil und den übrigen Kastellen dürfte wenigstens der Abtransport der schweren Geräte zu einem nicht unerheblichen Maße über See abgewickelt worden sein. Der flavische Vorstoß nach Schottland, der in einer in der römischen Seekriegsgeschichte wohl einzigartigen Unternehmung gipfelte, fand somit sein vorzeitiges Ende ebenfalls in einer maritimen Operation.

---

hat, deren Spuren er vor allem im Bereich der Mündung des Wampool und insbesondere in einem – archäologisch allerdings bislang nicht faßbaren – Hafen bei Kirkbridge vermutet.

67 Wilkes 2000, 106, cf. auch Birley 2005, 227–230.

68 Manning 2000, 77–78.

KAPITEL 7

Der Norden bis zum Schottlandfeldzug des Septimius Severus

Mit dem Transfer der *legio II Adiutrix* an die Donau und der Aufgabe des Legionslagers in Inchtuthil im Jahr 87 begann eine Phase der Reorganisation der in der Provinz Britannien stationierten Truppen, an deren Ende zum einen die Verlegung verschiedener Einheiten an neue Standorte auf dem Kontinent und zum anderen – um 105 – die Einrichtung der Stanegate-Grenze stand.[1] Neben dem dauerhaften Transfer einer Reihe von Auxiliareinheiten wurden dabei vermutlich zwischen 102 und 104 wenigstens Teile der *legio IX Hispana* zeitweilig nach Nijmegen detachiert, dem Standort der ihrerseits nach Pannonien verlegten *legio X Gemina*.[2] Für diese umfangreichen Truppenbewegungen waren entsprechend aufwendige Transportoperationen notwendig. Die rund zwei Jahrzehnte zwischen der Aufgabe des Kastells von Inchtuthil und der Einrichtung der Stanegate-Grenze schließen dabei an die häufige Verlegung von Einheiten im Vierkaiserjahr an. Details dieser Transportoperationen liegen wieder nahezu völlig im Dunkeln, weder über Umfang und Zusammensetzung des genutzten Schiffsraumes noch über Einzelheiten der Abwicklung liegen Informationen vor. Insbesondere die für die Einschätzung der Bedeutung des Hafenplatzes Boulogne-sur-mer wichtige Frage, ob die Mehrzahl der Truppenverlegungen über diesen und das an Boulogne angeschlossene Straßennetz abliefen oder ob der Rhein ebenfalls als Verkehrsweg genutzt wurde, läßt sich nicht schlüssig beantworten. Insgesamt wird aber immerhin eine erhebliche Leistungsfähigkeit der römischen Logistik- und Transportorganisation deutlich. Offenkundig war es möglich, in vergleichsweise kurzen Abständen auf Transportschiffe in größerer Zahl zuzugreifen.

Mit der Einrichtung der Stanegate-Grenze sollten Truppenverlegungen größeren Ausmaßes nur vorläufig ein Ende finden. Bereits bald nach 117 scheint

1 Zur Stanegate-Grenze cf. Breeze/Dobson 2000, 16–24, Hill 2002 sowie insbesondere Hodgson 2000 mit einer eingehenden Diskussion der Frage, ob es sich bei der Stanegate-Grenze tatsächlich um ein Grenz„system“ gehandelt hat. Zur allgemeinen Reorganisation römischer Militärpräsenz in Nordengland cf. Breeze/Dobson 1985, 6–8 mit figg. 3–4.

2 Zum Problem dieser Verlegung cf. Strobel 1984, 87–89, Haalebos 2000, 468 und insbesondere Birley 2005, 228–230 mit weiterer Literatur; zur Verlegung der Auxiliareinheiten cf. Jarrett 1994, 75.

© KONINKLIJKE BRILL NV, LEIDEN, 2020 | DOI:10.1163/9789004414426_008

es in Britannien zu einer mit einer offenbar schmerzhaften militärischen Niederlage verbundenen Krise gekommen zu sein.[3] Als Ersatz für die dabei erlittenen Verluste wurden möglicherweise bereits um 119 dann drei jeweils 1.000 Mann starke Vexillationen der *legio VII Gemina*, der *legio VIII Augusta* sowie der *legio XXII Primigenia* unter dem Kommando des T. Pontius Sabinus, eines *primus pilus* der *legio III Augusta*, nach Britannien verlegt,[4] wohl um bislang eingetretene Verluste auszugleichen.[5] Im Jahre 122 begab sich dann Kaiser Hadrian persönlich in die britannische Provinz. Details zur Chronologie seines Besuches sind bis heute ebenso umstritten wie dessen eigentlicher Anlaß,[6] immerhin läßt sich aber festhalten, daß sowohl die Abwicklung des eigentlichen Besuches als auch der Transfer der *legio VI Victrix*, die 122 nach Britannien verlegt wurde, umfangreiche Transportoperationen notwendig machten. Das wichtigste Ergebnis des kurzen kaiserlichen Besuches stellte zweifelsohne der Hadrianswall dar, in dessen Bau auch Teile der *classis Britannica* eingebunden waren.[7] Hieraus sollte allerdings nicht auf eine Sonderrolle der *classis* bei der Errichtung des Walles geschlossen werden – vielmehr dürfte ihre Einbeziehung in erster Linie dem Umstand geschuldet gewesen sein, daß zur Umsetzung eines militärischen Bauprojektes, das deutlich über bisherige Bauvorhaben hinausging, jede in Britannien stationierte Einheit hinzugezogen wurde. Für den Transport von Nachschub und Baumaterialien, der in erheblichem Umfang über See abgewickelt worden sein dürfte, werden dagegen in größerer Zahl zivile Schiffe und Schiffsbesatzungen verpflichtet worden sein.

Der Aufbau sowie die Funktion des Hadrianswalles sind für die römische Seekriegsgeschichte zunächst von allenfalls sekundärer Bedeutung. Allerdings ist in der Vergangenheit immer wieder auf die das westliche Ende des Walles verlängernden Küstenschutzanlagen in Cumberland verwiesen worden. Hierbei handelte es sich zunächst um eine der Küste des Solway Firth folgende

3 RIB 3364, ein in Vindolanda gefundener Grabstein eines *centurio* der *cohors I Tungrorum Miliarium Civium Romanorum* (cf. Holder 1982, 122, Jarrett 1994, 48–49, Spaul 2000, 225–227 mit weiterer Literatur; in der Einheit hat Holder 1982, 122 eine der an der Schlacht am Mons Graupius beteiligten Auxiliareinheiten vermutet), der *in bello interfectus* wurde, ist als Zeuge dieser Ereignisse interpretiert worden, cf. Birley 1998, 299–305, Birley 2005, 118.

4 CIL X 5829. Zu Pontius Sabinus cf. PIR² P 823, Dobson 1978 n. 117.

5 Zur Datierung cf. Birley 2005, 118.

6 Cf. Frere 1999, 116, Breeze/Dobson 2000, 63–66, Birley 2005, 121–122.

7 Zum Hadrianswall grundlegend Breeze/Dobson 2000; zu den durch seine Errichtung bedingten Veränderungen in der Dislozierung römischer Truppen in Nordengland cf. Breeze/Dobson 1985, 8–10 mit fig. 5. Die Beteiligung von Abteilungen der *classis Britannica* am Bau einzelner Wallabschnitte (zur Vorgehensweise cf. Breeze/Dobson 2000, 72–74) belegen zwei Bauinschriften aus dem Wallabschnitt bei Birdoswald (RIB 1944 und 1945 mit gleichlautendem Text: *pedatura classis Britannicae*).

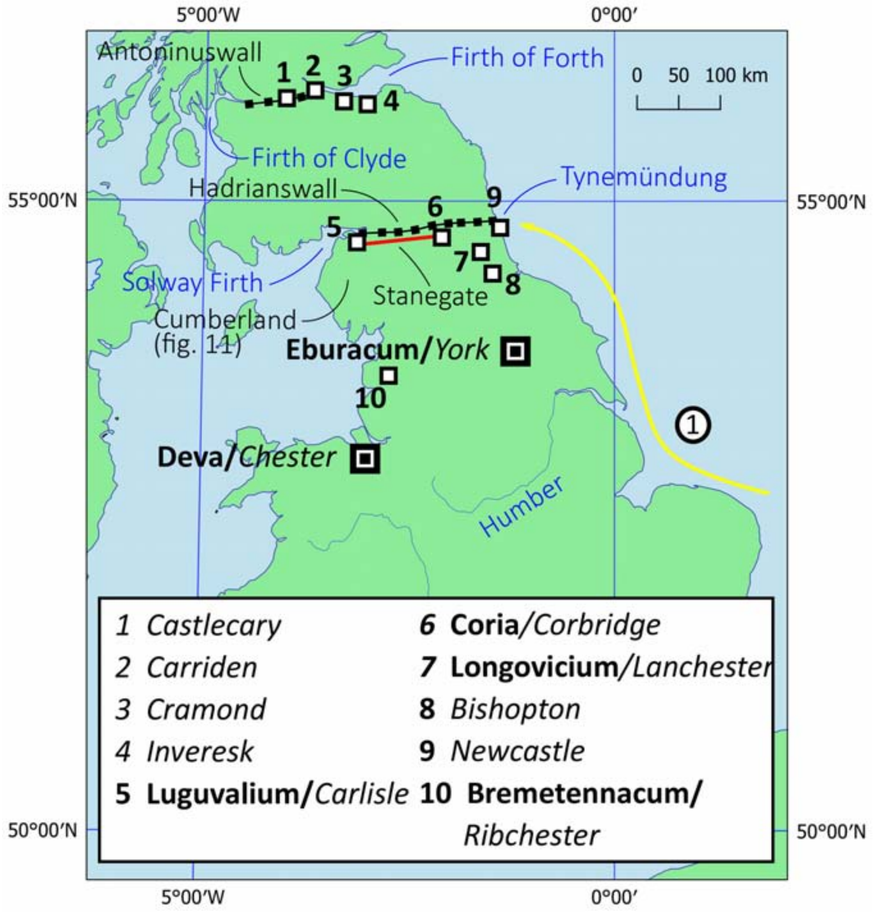

ABB. 9 Die *limites* des römischen Britannien

Abfolge von Meilenkastellen und zwischengeschalteten Wachtürmen,[8] deren Besatzungen südlich der Moricambe Bay offenbar von den Garnisonen der Auxiliarkastelle in Beckfoot, Maryport, Burrow Walls und Moresby gestellt wurden.[9] Über das Ende der Kette an Befestigungsanlagen herrscht dabei in der

8 Über diese Anlagen ist verhältnismäßig wenig bekannt (Breeze 2004, 84). Im Vergleich zu den Meilenkastellen sind die Türme besser erforscht; aus Stein errichtet hatten sie durchschnittlich eine Grundfläche von 4 m × 4 m und erreichten vermutlich eine Höhe von 7,5–10 m (Breeze 2004, 72–74). In jüngerer Zeit hat die Entdeckung von Spuren zweier Vorgängerbauten aus Holz in die Frage nach der Entstehung des gesamten Systems Bewegung gebracht (Jones 2004, 175); cf. allerdings Breeze/Dobson 2000, 44.

9 Zum Kastell Beckfoot cf. Robinson 1881, Jones/Woolliscroft 2001, 128–129, zum Kastell Mary-

Forschung keine Einigkeit.[10] Für den nördlichen Teil des Systems in unmittelbarem Anschluß an den Hadrianswall sind darüber hinaus Spuren von Gräben sowie Pfostenlöcher gefunden worden, die auf die Existenz einer bewehrten Palisade hindeuten.[11] Daneben hat eine Straße die einzelnen Anlagen zumindest teilweise miteinander verbunden und ist etwa in der unmittelbaren Umgebung des Kastells von Beckfoot sowie in der Nähe einzelner Meilenkastelle nachweisbar.[12] Insgesamt zeichnet sich die Kette von Anlagen an der Küste von Cumberland – bei allen Unsicherheiten im Detail – damit durch einen dem Hadrianswall oder ähnlichen linearen Grenzanlagen durchaus vergleichbaren Grad an Strukturierung aus.

Dabei stellt das Verhältnis der gesamten Anlage zum Hadrianswall ein bislang ungelöstes Problem dar. Zwar stammen die Anlagen, soweit sie datierbar sind, aus hadrianischer Zeit,[13] doch ob es sich bei dem Küstenschutzsystem um eine bereits von vorneherein geplante Fortführung des Hadrianswalles an

port Robinson 1881, Jarrett 1976, cf. daneben Jones/Woolliscroft 2001, 123–133 und Waldock 2002, zum Kastell Burrow Walls cf. Bellhouse 1955, zum Kastell Moresby cf. Bruce 1867, 294–295, Birley 1948, Jones/Woolliscroft 2001, 133–135.

10 Mehrheitlich ist der südlich von Maryport gelegene Wachturm 25b von Risehow als Endpunkt angenommen worden (cf. etwa Bellhouse 1981, 12); cf. dagegen Jones 1982, 296, der im zwischen Risehow und Moresby gelegenen Harrington auf der Basis von Luftbildauswertung ein weiteres Meilenkastell sehen wollte; die Frage nach dem tatsächlichen Endpunkt muß daher bis heute als ungeklärt angesehen werden, cf. auch Woolliscroft 1994, 57. Darüberhinaus hat der Fund einer kleinen, typologisch einem Meilenkastell ähnelnden Anlage unter dem Auxiliarkastell von Ravenglass (Potter/Turner 1979, 18; zum Kastell Ravenglass cf. Ferguson 1888, Collingwood 1928, Birley 1958, Potter/Turner 1979, Blood/Pearson 2004) zu der Vermutung Anlaß gegeben, die Abfolge von Meilenkastellen und Wachtürmen könnte sich bis Ravenglass die Küste von Cumberland entlanggezogen haben; bislang gibt es allerdings keinerlei Hinweise auf Anlagen zwischen St Bees Head und der Mündung des Esk.

11 Spuren von Doppelgräben und Pfostenlöchern wurden an mehreren Stellen auf der Cardurnock Peninsula entdeckt (Higham/Jones 1975, 22), unter anderem in der Nähe von MF 1 (Jones 1982, 288); cf. auch Breeze/Dobson 2000, 45. Ob die Palisade auch jenseits der Moricambe Bay weitergeführt worden ist, läßt sich nicht entscheiden; zudem ist die Deutung im Einzelfall nicht unumstritten (cf. etwa Woolliscroft 2004, 189). Auch das zeitliche und funktionale Verhältnis der vermuteten Palisade zu den Meilenkastellen ist unbekannt; Bellhouse 1989, 5 hat vorgeschlagen, die Meilenkastelle hätten ähnlich wie am Hadrianswall als Tore durch die Palisade fungiert, cf. auch Bellhouse 1981, 7–8; dagegen aber Daniels 1990, 403.

12 Margary 1973, 397, Breeze 2004, 80. Daneben verwies Ferguson 1881, 130 auf Spuren einer Straße zwischen Bowness und Campfield sowie zwischen Skinburness und Silloth, die seither aber nicht wiederentdeckt worden ist, cf. Bellhouse 1989, 7.

13 Bellhouse 1954, 49–50, cf. auch Breeze 2004, 80.

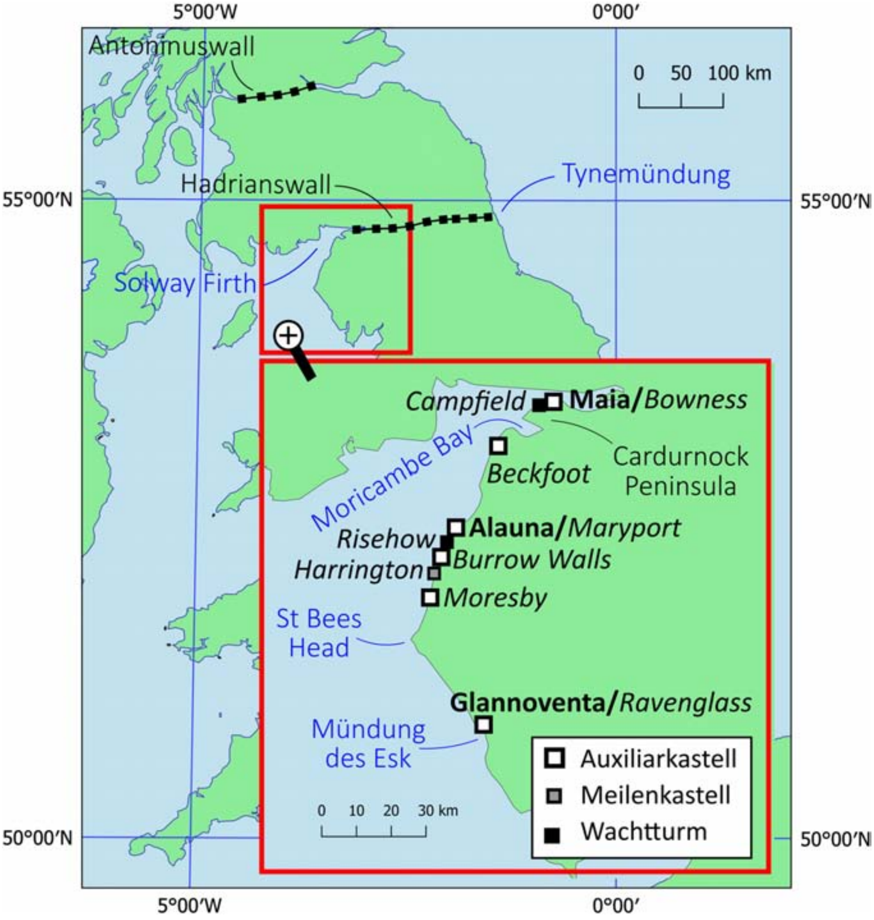

ABB. 10 Das römische Cumberland

der Küste von Cumberland handelte, oder ob – wohlmöglich sogar in einzelnen Abschnitten – das System nachträglich an den Wall angefügt wurde, ist unbekannt. Angesichts der mehrfachen Planungsänderungen bei der Anlage des Hadrianswalles sind auch bei der Fortführung an der Küste Veränderungen bei Planung und Errichtung sehr wohl möglich;[14] selbst die in jüngerer Zeit geäußerte Vermutung, das Küstenschutzsystem sei unvollendet ausgelaufen,[15] ist durchaus denkbar. Auch die weitere Geschichte der Anlagen wirft zahlreiche

14 Breeze 2004, 79–80.
15 Breeze 2004, 83.

Fragen auf. Während die an der Küste gelegenen Auxiliarkastelle weiter in Gebrauch waren und mit ihren Besatzungen teilweise noch in der *notitia dignitatum* belegt sind, wurden Meilenkastelle und Türme offenbar nach verhältnismäßig kurzer Zeit wieder aufgegeben,[16] ohne jemals wieder genutzt zu werden; offenbar wurde nach der Aufgabe des Antoninuswalles und der erneuten Garnisonierung des Hadrianswalles eine Wiederbesetzung der Meilenkastelle und Wachtürme für unnötig erachtet. Möglicherweise spielten bei der ursprünglichen Anlage des Systems neben der Einschätzung der möglichen Bedrohungen auch andere Gesichtspunkte eine Rolle; denkbar wäre etwa, daß sich die Operationsmuster der an der Küste Cumberlands stationierten Soldaten von der Besetzung stationärer Außenposten zu einer regelmäßigen Patrouillentätigkeit gewandelt hatten.

Für die Küstenschutzanlagen in Cumberland ist von einzelnen Interpreten ein funktionaler Zusammenhang mit in diesem Gebiet angeblich stationierten römischen Seestreitkräften angenommen worden.[17] Einer derartigen Interpretation liegt allerdings ein grundlegendes Mißverständnis der Funktionsweise römischer Küstenschutzanlagen auf der einen und der Leistungsfähigkeit römischer Seestreitkräfte auf der anderen Seite zugrunde. Zwar dienten die sich an der Küste Cumberlands wenigstens bis Maryport erstreckenden Anlagen vermutlich tatsächlich der Überwachung des Küstenstreifens und der Abwehr möglicher Überfälle, die von der gegenüberliegenden Küste des Solway Firth ihren Ausgang genommen haben konnten. Doch die einzig sinnvolle Methode, einen derartigen Überfall abzuwehren, bestand im Zusammenziehen eines mobilen – mehrheitlich aus Kavallerie bestehenden – Verbandes an Land, der mit Glück noch vor dem eigentlichen Überfall, mit hoher Wahrscheinlichkeit aber erst nach diesem zum Einsatz kommen konnte. Andere, in der Forschung immer wieder diskutierte Operationsmuster, die entweder ein Zusammenziehen eines Eingreifverbandes über See oder gar ein Abfangen feindlicher Schiffe auf See vorsahen, lagen dagegen außerhalb der technischen Möglichkeiten römischer Seestreitkräfte.

---

16 Nur für die Meilenkastelle und Türme nördlich der Moricambe Bay finden sich Anhaltspunkte für eine nachantoninische Nutzung, cf. Turnbull 1998, 104–105. Gegen Ende des 2. Jhs. n. Chr. scheinen dann alle kleineren Anlagen aufgegeben worden zu sein, cf. Breeze 2004, 81.

17 Cf. etwa Mason 2003, 129: „This defensive system would have been incomplete without an accompanying naval presence".

Nur wenige Jahre nach der Fertigstellung der neuen Grenzanlagen zwischen Solway und Tyne erfuhr die Militärorganisation der Provinz eine weitere Veränderung. Zunächst wurde wohl als Folge des Ausbruches des Bar-Kochba-Aufstandes um 132 Sex. Julius Severus von seinem Posten als Statthalter Britanniens vorzeitig abberufen und in den Osten geschickt.[18] Spätestens zu dieser Zeit verlegte die *legio IX Hispana* endgültig auf den Kontinent; ihr ehemaliges Standquartier in York bezog die von Hadrian nach Britannien transferierte *legio VI Victrix*.[19] Dabei ist der tatsächliche Umfang der Verlegung nicht mehr zu ermitteln, da unbekannt ist, ob die zu Beginn des Jahrhunderts nach Nijmegen abgezogenen Vexillationen nach Britannien zurückgekehrt waren oder ob es sich bei der auf den Kontinent verlegten *legio IX* mehrheitlich nur noch um Standortpersonal handelte.

Mit dem Herrschaftsbeginn von Antoninus Pius fand allerdings nach verhältnismäßig kurzer Zeit ein Politikwechsel in Britannien statt: das Gebiet zwischen Solway-Tyne-Linie und Forth-Clyde-Linie wurde wieder unter direkte Kontrolle genommen und zwischen Forth und Clyde eine neue Grenzbarriere in Form des Antoninuswalles errichtet.[20] Die genauen Hintergründe für diesen erneuten Vorstoß sind bis heute umstritten. Die sehr aufwendigen Bauinschriften der am Bau des Walles beteiligten Einheiten, die sogenannten „distance slabs",[21] sind als Hinweis darauf gewertet worden, daß Antoninus Pius mit seinem Vorstoß zur Forth-Clyde-Linie in erster Linie seine *auctoritas* durch einen militärischen Erfolg festigen wollte. Diesen Erfolg dokumentierten die Inschriftensteine, die sowohl nach Norden als auch nach Süden orientiert aufgestellt wurden.[22] Von nicht geringer Bedeutung dürfte in diesem Zusammenhang auch die römische Wahrnehmung Britanniens im allgemeinen und Schottlands im besonderen gewesen sein. Angesichts der flavischen Propaganda aus dem ersten Jahrhundert und dem mit entsprechender propagandistischer Stützung versehenen Feldzug des Septimius Severus zu Beginn des dritten Jahrhunderts ist davon auszugehen, daß auch im zweiten Jahrhundert Schottland den Charakter als Grenzregion der bekannten Welt besessen haben muß – die nach Norden gerichteten „distance slabs" blickten gewissermaßen zum Rand der Welt.

18 Zu Severus cf. Birley 2005, 129–132.
19 Cf. etwa Hassall 2000, 52.
20 Zum Antoninuswall cf. etwa Breeze/Dobson 2000, 88–117, Keppie 2001, Breeze 2006.
21 Cf. Frere 1999, 133, 136, Breeze 2006, 63–71, Strang 2007.
22 Cf. Breeze 2008, 26.

Analog zum Hadrianswall werden auch beim Bau der neuen Grenzanlagen Nachschubgüter und Baumaterialien zumindest zum Teil über See transportiert worden sein. Ebenso finden sich neben der Kette von Kastellen direkt am oder in unmittelbarer Nähe des Walles, die sich von Bishopton im Westen bis Carriden im Osten erstreckte, auch jenseits der Endpunkte des Walles weitere Anlagen an den Südufern von Firth of Forth und Firth of Clyde. Dem Umfang nach sind sie allerdings nicht mit den Küstenschutzanlagen an der Nordküste Cumberlands vergleichbar, auch wenn der Firth of Forth deutlich schmaler und leichter zu überqueren ist als der Solway Firth.[23] Diese Anlagen sind zum einen als Nachschubbasen interpretiert worden, die den Bau des Walles sowie die dann dort stationierten Einheiten unterstützten, deren Umfang auf rund 7.000 Mann geschätzt worden ist.[24] Zum anderen hat man insbesondere für die jenseits des östlichen Wallendes gelegenen Kastelle von Cramond und Inveresk eine mit den Anlagen an der Südküste des Solway Firth wenigstens grob vergleichbare Überwachungsfunktion angenommen.[25] Wie im Fall des Hadrianswalles gelten hier allerdings die gleichen Einschränkungen hinsichtlich einer möglichen Einbindung von Seestreitkräften. Noch während des Baues der neuen Grenzanlagen wurden offenbar Abteilungen der *legio XX Valeria Victrix* zwischen 146 und 149 auf den mauretanischen Kriegsschauplatz verlegt, was neben einer Neuorganisation der Arbeiten im westlichen Teil des Antoninuswalles auch umfangreichere Transportoperationen notwendig machte.[26] Inwieweit diese Abteilungen noch vor der Aufgabe des Walles wieder zu ihrer Stammeinheit zurückkehrten, läßt sich nicht entscheiden. Auch eine gleichzeitige Verlegung weiterer Abteilungen von nicht geringer Stärke an die Rheingrenze ist – vor allem basierend auf der weiter unten diskutierten inschriftlich belegten Verlegung von Vexillationen der *legio VI victrix* und der *legio XX Valeria Victrix* wohl in der ersten Hälfte der 150er Jahre zur Rheinarmee – für diese Zeit vorgeschlagen worden, ohne daß eine Verbindung zwischen beiden Verlegungen allerdings zweifelsfrei nachweisbar wäre.[27]

23 Vermutlich ist dieser Umstand auf ein geringeres Verkehrsvolumen zurückzuführen.

24 Cf. Breeze/Dobson 2000, 110–113 und Breeze 2006, 189–192 für eine Übersicht über die am Antoninuswall als Garnison nachweisbaren Einheiten, Breeze 2006, 103.

25 Cf. etwa Breeze/Dobson 2000, 113–114. Zum Kastell Cramond cf. Rae/Rae 1974, Collard/Hunter 2000, 529–532, Holmes 2003; die Bedeutung Cramonds als Hafenplatz diskutiert Rummel 2008, 227–229. Zum Kastell Inveresk cf. Richmond/Hanson 1980, Hanson 1984, daneben Thomas 1979 zum *vicus* sowie Keppie 1983, 400, Maxwell 1983, 385–389 zur dort aufgefundenen RIB 3499.

26 Cf. Swan 1999, insbesondere 435–446.

27 Cf. Speidel 1987, 236–237, Swan 1999, 446.

Wenige Jahre nach der Besetzung der Forth-Clyde-Linie wurde diese um 158 wieder aufgegeben und der Hadrianswall nach verschiedenen Veränderungen erneut mit Garnisonen besetzt.[28] Die genauen Hintergründe für die Entscheidung, die Lowlands wieder aufzugeben, sind unbekannt. Ob Münzprägung aus dem Jahr 155 als Hinweis auf militärische Operationen im Siedlungsgebiet der Briganten gewertet werden kann, ist bis heute umstritten.[29] Auch der Vorschlag, eine Kette von Truppenverlegungen aus Britannien auf den Kontinent habe zu einem allgemeinen Klima der Unsicherheit geführt,[30] muß eine Vermutung bleiben – zumal gerade für die erwähnten Legionsvexillationen eine Rückführung nach Britannien belegt ist. Obwohl daher die Ereignisgeschichte der Jahre während und nach der Aufgabe des Antoninuswalles – die sich über mehrere Jahre erstreckte, während der beide Grenzanlagen parallel zueinander unterhalten worden sein müssen – nicht mehr schlüssig rekonstruiert werden kann, sind aus dieser Zeit doch zwei für die Frage nach der Nutzung von Seetransportkapazitäten wichtige Zeugnisse erhalten.

So scheint die Rückverlegung der Einheiten vom Antoninuswall an die Forth-Clyde-Linie wenigstens in Teilen über See abgewickelt worden zu sein. Unter dem Kommando ihres Präfekten Trebius Verus errichtete die *cohors I Fida Vardullorum* im Kastell Castlecary einen Altarstein für Neptun.[31] Diesen hat Birley sehr plausibel als eine mit einer Bitte um sichere Überfahrt

28 Breeze/Dobson 2000, 128–133. Für eine eingehende Diskussion der Umstände der Aufgabe des Antoninuswalles cf. Hodgson 1995 zur Datierung in die späten 150er Jahre sowie insbesondere Hodgson 2009 mit ausführlicher Diskussion der seit seinem ersten Beitrag veröffentlichten Literatur; nach Hodgson ist am ehesten von einer von ca. 158 bis 161 dauernden Phase auszugehen, in der beide Grenzlinien besetzt gehalten wurden (Hodgson 2009, 191–192).

29 BMC 4 Antoninus Pius 1971–1974, 1993–1998; cf. Birley 2005, 147–148. Zu den Hortfunden aus den Pennines, die von Robertson 1974, 31 als Hinweis auf eine militärische Krise interpretiert worden sind, cf. Casey/Wenham 1990, 10–11.

30 So etwa Swan 1999, 446: „this sequence of manpower cuts may have contributed to a general state of insecurity in Britain".

31 RIB 2149. Zur *cohors I Fida Vardullorum Miliaria Equitata Civium Romanorum* cf. Davies 1977, 169–171, Holder 1982, 124, Jarrett 1994, 50–51, Swan 1999, 436–437, Spaul 2000, 105–107. Ihre Beziehung zum Kastell Castlecary (zum bislang vergleichsweise wenig erforschten Kastell cf. Anderson 1903, Buchanan 1903, Christison 1903) ist nicht endgültig geklärt; während Holder 1982, 124 im 2. Jh. nur eine Abteilung der *cohors* in Castlecary und ihr primäres Standquartier am Hadrianswall vermutet hat, wo sie durch RIB 1421 belegt ist, hat Jarrett 1994, 50–51 sie als Garnison von Castlecary in der zweiten Hälfte des 2. Jhs. interpretiert, ehe sie dann nach Lanchester und schließlich nach High Rochester verlegt wurde. Zu Trebius Verus cf. Birley 1980, 64–65, Bidwell 1985, 96.

verbundene Weihung interpretiert.[32] Ob er allerdings tatsächlich in die Zeit unmittelbar vor der Verlegung der Einheit nach Süden – die *cohors I Fida Vardullorum* ist um 175 im Kastell Lanchester nachweisbar – zu datieren ist, läßt sich nicht entscheiden.[33] Daneben legt der Altarstein die Vermutung nahe, die 1.000 Mann starke Einheit sei am Ostende des Antoninuswalles eingeschifft und dann über See nach Süden verlegt worden. Auf den ersten Blick erscheint ein solches Vorgehen ungewöhnlich, angesichts des Umstandes allerdings, daß sich eine Abwicklung von Transportoperationen über Land im wesentlichen auf zwei nach Norden führende Straßen stützen mußte, ist die Entscheidung, Truppen und Großgerät über See nach Süden zu verlegen, sehr nachvollziehbar. Dies bedeutet gleichzeitig, daß die Aufgabe des Antoninuswalles, die neben der Verlegung von Truppen auch den Abtransport von Vorräten und Materialien in erheblichem Umfang mit sich brachte, einen weiteren Höhepunkt römischer Aktivitäten zur See darstellte.

Eine zweite Inschrift erlaubt noch weitergehende Rückschlüsse auf den Charakter römischer Transportoperationen des 2. Jhs. Aus Gründen, die möglicherweise mit dem Ausbau des germanischen *limes* zusammenhängen,[34] hatten die *legio VI victrix* sowie die *legio XX Valeria Victrix* wohl in der ersten Hälfte der 150er Jahre Vexillationen zur Rheinarmee geschickt. Mit diesen Truppen unter seinem Kommando traf vor 158 der neue Statthalter Cn. Iulius Verus in Britannien ein.[35] Bei ihrer Ankunft in der Provinz setzten die beiden Vexillationen dann einen Inschriftenstein.[36] Neben dem Beleg für eine vermutlich umfangreiche Transportoperation ist vor allem der Fundort der Inschrift aufschlußreich: Der neue Statthalter und die Vexillationen aus den beiden Legionen, deren Hauptquartiere sich in den Legionslagern York (*legio VI*) und Chester (*legio XX*) befanden,[37] nutzten Newcastle und nicht etwa einen

---

32 Birley 2005, 151.

33 Der in der Inschrift genannte Einheitenkommandant Trebius Verus ist verschiedentlich mit einem in einem Militärdiplom aus Colchester genannten Verus identifiziert worden (cf. Birley 2005, 151); das zunächst auf c. 160 datierte Diplom ist nach neueren Erkenntnissen aber in die frühen 150er Jahre zu datieren (cf. Eck 2016); daher ist der Stein aus Castlecary entweder ebenfalls in die frühen 150er Jahre zu datieren, oder aber – bei Ablehnung einer Identifizierung der beiden Einheitenkommandanten – eine genauere Datierung des Steines überhaupt nicht möglich. Zum Kastell Lanchester cf. Noel/Wright 1992.

34 Speidel 1987, 233–235, Alföldy 1987, 406–408, Birley 2005, 147–148.

35 Zu Cn. Iulius Verus cf. Birley 2005, 145–149.

36 RIB 1322 + add.: *Imp(eratori) Antoni|no Aug(usto) Pio p(atri) | pat(riae) vexil(l)atio | leg(ioni) II Aug(ustae) et leg(ioni) | VI Vic(trici) et leg(ioni) | XX V(aleriae) V(ictrici) con(t)r(i)|buti ex(ercitibus) Ger(manicis) du|obus sub Iulio Ve|ro leg(ato) Aug(usti) pr(o) p(raetore).*

37 Eine Abteilung der *legio VI* war offenbar in Corbridge stationiert, cf. RIB 1132.

der südlichen Häfen, um in die Provinz zu gelangen. Dort kam die Inschrift offenbar zur Aufstellung.

Dieser Umstand belegt zum einen die allgemeine Bedeutung der Tyne-Mündung für die Abwicklung von Transportaufgaben und weist zum anderen auf eine – wenigstens nach dem Ausbau der Solway-Tyne-Linie und insbesondere der Hafeneinrichtungen in der Tyne-Mündung – von den Römern genutzte Transportroute von der Rheinmündung direkt in die Tyne-Mündung. Da die Inschrift kaum nach einem bereits zuvor in Südengland erfolgten Landfall errichtet worden sein wird, muß davon ausgegangen werden, daß der Transportverband sein Ziel direkt angesteuert hat. Wenn die Tyne-Mündung dabei nicht auf direktem Weg angesteuert worden sein sollte, bedeutete dies eine Wegstrecke von deutlich mehr als 500 km entlang der Ostküste Britanniens, für die eine Reisezeit von mehreren Tagen angesetzt werden muß.[38] Der Transport eines größeren Truppenverbandes über eine derart große Distanz und einen mehrtägigen Zeitraum bedeutete einen erheblichen logistischen Aufwand. Inwieweit es sich bei dieser Verlegung der Vexillationen der beiden Legionen um Ausnahmeunternehmungen handelte, läßt sich nicht endgültig entscheiden. Da es allerdings keine konkreten Hinweise auf eine militärische Krise gibt, deren Ausmaß einen besonders schnellen Truppentransfer notwendig gemacht hätte, liegt die Vermutung nahe, die Route von der Tyne-Mündung zur Rheinmündung sei eine nicht nur einmal von den Römern genutzte Verbindung gewesen.

Über die Geschichte Britanniens in den folgenden Jahrzehnten ist nur wenig bekannt.[39] Aufgrund einer militärischen Krise in der Provinz wurde spätestens 161 unter dem Statthalter Sex. Calpurnius Agricola eine Vexillation Kavallerie aus Germanien nach Britannien verlegt,[40] wo sie im Alenkastell Ribchester nachweisbar ist.[41] Die Stärke der Vexillation ist unbekannt. Sollte allein sie die Garnison des Kastells gestellt haben, das einer *ala* von 500 Mann Platz bot,[42] muß auch mit einem Pferdetransport in größerem Umfang gerechnet werden. Wenige Jahre später wurden dann nach dem von Kaiser Marc Aurel

---

38 Ausgehend von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von drei Knoten (für die günstige Strömungs- und Witterungsverhältnisse Voraussetzung waren) hätte ein Transportschiff pro Tag etwa 125 km zurücklegen können; für die Strecke von der Rheinmündung bis nach Newcastle wären somit rund vier Tage zu veranschlagen.

39 Zur Dislozierung römischer Einheiten in Nordengland zwischen c. 150 und c. 170 cf. Breeze/Dobson 1985, 10–12 mit figg. 6–7.

40 Zu Sextus Calpurnius Agricola cf. Birley 2005, 155–157.

41 RIB 589.

42 Zum Kastell Ribchester cf. Buxton/Howard-Davis 2003.

geschlossenen Waffenstillstandsvertrag des Jahres 175 insgesamt rund 5.500 Sarmaten als Hilfstruppen nach Britannien geschickt und dort auf verschiedene Standorte, darunter offenbar auch auf das Alenkastell Ribchester, verteilt.[43] Während in Ribchester eine *ala I Sarmatarum* stationiert wurde und die überlieferte Zahl von 5.500 Sarmaten zu insgesamt 10 oder 11 Alen passen würde,[44] dürften die Reiter tatsächlich in der Mehrzahl als Ersatz auf bestehende Kavallerieeinheiten aufgeteilt oder für die Umwandlung von Infanteriekohorten in *cohortes equitatae* genutzt worden sein. Insgesamt war diese Maßnahme mit einer aufwendigen Transportoperation verbunden: Da dem Kaiser vermutlich daran gelegen war, die sarmatischen Krieger schnell an ihren Bestimmungsort bringen zu lassen, ist davon auszugehen, daß diese nicht sukzessive in kleineren Gruppen nach Britannien verlegten, sondern der Transfer in einer großen Operation abgewickelt wurde. Denkbar ist hierbei, daß die Sarmaten – ähnlich dem Rücktransport der aus Britannien nach Germanien abkommandierten Legionsvexillationen – sich nicht über das Straßennetz nach Boulogne begaben, sondern spätestens am Niederrhein eingeschifft und dann beispielsweise in die Tynemündung transportiert wurden.

Wenige Jahre später kam es an der Solway-Tyne-Grenze zu schweren Kämpfen, die schließlich 184 mit einer siegreichen Unternehmung des Statthalters Ulpius Marcellus und der Annahme des Siegestitels *Britannicus maximus* durch Kaiser Commodus ein Ende fanden.[45] Über den Verlauf des Krieges, der vielleicht schon 182 ausgebrochen war, liegen nur einige wenige Informationen vor.[46] Demnach habe es sich bei dem Konflikt um die schwerste Krise dieser Zeit gehandelt, in deren Verlauf der Wall durchbrochen, der Provinz schwerer Schaden zugefügt worden und ein römischer General gefallen sei. Tatsächlich sind drei Inschriften aus Kirksteads in der näheren Umgebung des Kastells Car-

43 D.C. 72.16.2. Cf. Birley 2005, 160.

44 Zuerst hat Cichorius 1893, 1259 die Einheit aus Ribchester mit der Verlegung der Sarmaten nach Britannien in Verbindung gebracht; cf. auch Breeze/Dobson 1985, 13. Zur *ala I Sarmatarum* in Ribchester cf. RIB 594 und 595 (cf. auch RIB 583 aus Ribchester; dort ist von einem *numerus Equitum Sarmatarum Bremetennacensium Gordianus* die Rede), zur Einheit allgemein Spaul 1994, 191; Jarrett 1994, 43, 76.

45 Zu Ulpius Marcellus cf. Birley 2005, 162–170; die Chronologie der Amtszeit des Ulpius Marcellus und seines Vorgängers ist mit einigen Problemen behaftet, cf. Dietz 1989, 407–412, Birley 2005, 161–162. Der Triumphaltitel des Commodus ist in CIL III 3202 und 3385 belegt.

46 D.C. 73.8.1–6, insbesondere 73.8.1. Leider liegt der Schwerpunkt der Darstellung an dieser Stelle nicht auf der eigentlichen Ereignisgeschichte, sondern auf den Eigenarten des Statthalters, insbesondere hinsichtlich seiner Untergebenenführung und seiner diätetischen Lebensweise, cf. 73.8.4 und 73.8.5.

lisle,[47] aus Carlisle selbst[48] sowie aus der Gegend von Corbridge,[49] die offenbar anläßlich römischer Erfolge gesetzt wurden, als Zeugnisse der 184 endenden Auseinandersetzungen gewertet worden, ohne daß sie allerdings genauer hätten datiert werden könnten.[50]

Wohl an den erfolgreichen Abschluß der Operationen an der Nordgrenze der Provinz schloß sich eine eigenartige Episode an, die sich nicht mehr endgültig klären läßt, die allerdings auf eine umfangreiche Transportoperation von Britannien aus auf den Kontinent weist. Aus unbekannten Gründen kam es in der Provinz zu einem Usurpationsversuch von Teilen der dort stationierten Truppen. Diese trugen die Kaiserwürde einem Legionslegaten namens Priscus an, der eine Erhebung allerdings ablehnte.[51] Es scheint dann zunächst nicht zu einem weiteren Versuch gekommen zu sein, vielmehr wurden die Soldaten offenbar bestraft. Hierauf – sofern dies nicht parallel zum Usurpationsversuch geschah – wurden insgesamt 1.500 Mann aus den in Britannien stationierten Einheiten nach Italien verlegt, wo sie möglicherweise in den Sturz des Prätorianerpräfekten Perennis verwickelt waren.[52] Über den genauen Zweck dieser ungewöhnlichen Maßnahme liegen keine Informationen vor.[53] Insgesamt blieben die Truppen in Britannien nach diesen Ereignissen weiterhin unruhig;[54] erst der spätere Kaiser Pertinax sollte während seiner Amtszeit als Statthalter Britanniens zwischen 185 und 187 – unter offenbar großen Schwierigkeiten[55] – Ruhe und Ordnung in den Einheiten weitgehend wieder-

47 RIB 2034: *L(ucius) Iunius Vic|torinus Fl[av(ius)] | Caelianus leg(atus) | Aug(usti) leg(ionis) VI Vic(tricis) | P(iae) F(idelis) ob res trans | vallum pro|spere gestas*. Die Formulierung *ob res transvallum prospere gestas* läßt allerdings einen breiten Interpretationsspielraum zu von einem einfachen Patrouillengeschehen bis hin zu einem großangelegten Feldzug.

48 RIB 946 + add. Die stark zerstörte Inschrift hat verschiedene Rekonstruktionsversuche erfahren, cf. Birley 2005, 168, scheint aber wie RIB 1142 auf die Vernichtung eines Barbarenkontingents Bezug zu nehmen.

49 RIB 1142: *LEG() A[...] | Q(uintus) Calpurnius | Concessini|us praef(ectus) eq(uitum) | caesa Cori|onototar|um manu pr|aesentissimi | numinis dei v(otum) s(olvit)*. Im Unterschied zu RIB 2034 ist in dieser Inschrift tatsächlich von erschlagenen Feinden die Rede, allerdings liegt die Größenordnung des Geschehens wieder im Dunkeln.

50 Zu diesen Vorgängen cf. Birley 2005, 167–169.

51 D.C. 73.9.2a. Möglicherweise waren die Truppen mit der Amtsausübung des Statthalters unzufrieden, cf. Birley 2005, 168.

52 D.C. 73.9.2. Cf. Brunt 1973, 172–176.

53 Die Ereignisse sind in einen Zusammenhang mit dem sogenannten *bellum desertorum* gebracht worden, cf. Kolb 1977, 267–268, Alföldy 1989, 69–72, Zimmermann 1998, 63–67, Birley 2005, 169.

54 D.C. 74.4.1 spricht von τὴν μεγάλην ἐκείνην στάσιν.

55 Hist. Aug. *Pert.* 3.8.

herstellen.[56] Unter dem Nachfolger des Pertinax, D. Clodius Albinus, griffen die britannischen Truppen dann nach der Ermordung des Commodus doch in den Kampf um die Kaiserwürde ein. Das Heer, mit dem sich Clodius Albinus nach verschiedenen Erfolgen in Gallien im Jahr zuvor am 19. Februar 197 Septimius Severus entgegenstellte, dürfte der Angabe Dios zufolge wohl rund 75.000 Mann umfaßt haben.[57] Ein nicht unerheblicher Teil dieser Truppen muß spätestens 196 aus Britannien auf den Kontinent verlegt worden sein. Damit handelte es sich bei der Vorbereitung des Clodius Albinus auf den Bürgerkrieg mit Septimius Severus mutmaßlich um eine der größten Transportoperationen in Nordwesteuropa seit der Eroberung Britanniens durch Claudius mehr als anderthalb Jahrhunderte zuvor.[58]

Ehe im folgenden Kapitel die Ereignisse des ausgehenden 2. und 3. Jhs. näher in den Blick genommen werden, ist es sinnvoll, kurz auf die Nutzung der Rohstoffvorkommen der britischen Inseln einzugehen, die im Verlauf des 2. Jhs. zunächst einen Höhepunkt erreichte und dann am Ende des Jahrhunderts an einer größeren Zahl von Plätzen offenbar ausklang.[59] Bereits Strabo, der in einer Provinzialisierung Britanniens keinen wirtschaftlichen Vorteil sah, zählte Gold, Silber und Eisen zu den von Britannien auf den Kontinent exportierten Gütern.[60] Tatsächlich begann offenbar schon bald nach der Einrichtung der Provinz die Ausbeute von Bleivorkommen in den Mendip Hills, in denen bereits seit der Bronzezeit Bergbau betrieben worden war. Dabei kam neben der eigentlichen Gewinnung von Blei insbesondere der Extraktion von Silber aus dem dort gewonnenen Bleierz eine besondere Bedeutung zu.[61] Im Laufe der zweiten Hälfte des 1. Jhs. begann dann im walisischen Dolaucothi die Ausbeutung der dortigen Goldvorkommen, die wohl wenigstens bis zum Ende des 2. Jhs. genutzt wurden und einen erheblichen technischen Entwicklungsgrad erreichten.[62] Bereits in der Bronzezeit gelangte Zinn aus Minen in Cornwall

56 Zu Publius Helvius Pertinax cf. PIR^2 H 73, Alföldy 1987, 326–331, Devijver 1988, Birley 2005, 172–174.

57 D.C. 76.6.1. Die Stelle ist lange fälschlicherweise dahingehend verstanden worden, daß auf beiden Seiten jeweils 150.000 Mann gekämpft hätten, cf. Graham 1978, 625–627.

58 Ein Vergleich mit der Invasion des Claudius verdeutlicht die Dimension der Transportoperation, die der Auseinandersetzung zwischen Clodius Albinus und Septimius Severus vorausgegangen sein muß – für rund 40.000 Mann benötigte Claudius rund 1.000 Schiffe; sollte nur die Hälfte der etwa 75.000 Mann des Clodius Albinus aus Britannien auf den Kontinent transportiert worden sein, wären dafür mehr als 900 Schiffe notwendig gewesen.

59 Für einen allgemeinen Überblick cf. Fulford 1989, 188–191, Fulford 2004, 317–320.

60 Str. 4.5.2.

61 Cf. Frere 1999, 280–282, Fulford 2004, 317.

62 Zu den Goldminen in Dolaucothi cf. Lewis/Jones 1969, Annels/Burnham 1995.

auf den Kontinent und in den Mittelmeerraum; der Zinnabbau wurde nach der Einrichtung der Provinz fortgesetzt, verlor allerdings in dem Maße an Bedeutung, in dem in Spanien neue Vorkommen erschlossen wurden. Im Verlauf des 3. Jhs. scheint es aber aufgrund der Erschöpfung der spanischen Vorkommen wieder zu einer Intensivierung des Zinnabbaus gekommen zu sein.[63] Gleichfalls auf eine lange vorrömische Geschichte konnte die Kupferförderung in Nordwales zurückblicken, die in römischer Zeit weiter vorangetrieben wurde; ebenso wie die Ausbeutung von Blei- und Silbervorkommen hat sie Spuren im epigraphischen Befund hinterlassen. Der Transport dieser in Britannien gewonnenen Rohstoffe über See auf den Kontinent ist unter anderem durch einen Wrackfund aus dem bretonischen Ploumanac'h belegt.[64]

An der Ausbeutung und dem Transport der Rohstoffvorkommen waren römische Militäreinheiten zumindest mittelbar beteiligt, was insbesondere bei Edelmetallen wenig verwunderlich ist. In unmittelbarer Nähe von Förderstätten befindliche Militäranlagen wie das neben der walisischen Goldmine von Dolaucothi gelegene Kastell Pumsaint belegen dies ebenso wie Einheitenstempel auf Bleibarren aus den Mendip Hills.[65] Welche Funktion römischen Militärangehörigen dabei im Einzelnen zukam, läßt sich allerdings nicht mehr rekonstruieren. Der Einsatz römischer Soldaten beim eigentlichen Bergbau dürfte – allein schon aus Gründen der Aufrechterhaltung der militärischen Einsatzfähigkeit der jeweiligen Einheit – die Ausnahme gewesen sein;[66] die Übernahme von Aufsichtsfunktionen bei Abbau und Produktion ist hingegen ebenso denkbar wie eine Involvierung in den Transport der gewonnenen Rohstoffe.

So werden römische Militäreinheiten insbesondere an der Organisation und dem Schutz von Edelmetalltransporten maßgeblich beteiligt gewesen sein, auch wenn eine unmittelbare Nutzung von militärischer Transportkapazität sowohl zu Land als auch zur See dabei unwahrscheinlich ist. Angesichts der Abhängigkeit der Produktionsstätten von regelmäßigem Nachschub mußten die gewonnenen Rohstoffe mit großer Regelmäßigkeit transportiert werden – eine Durchführung dieser Transportaufgaben durch militärische Einheiten hätte nicht nur diese dauerhaft an die Verkettung von Abbau- und Produktionsstätten gebunden und damit ihre militärische Verwendbarkeit eingeschränkt, sondern sie hätte auch bei einem plötzlichen Abzug der entsprechenden Einheit den Produktionsprozeß empfindlich gestört. Vielmehr ist von zivilen

63 Frere 1999, 281.

64 Zum Wrackfund von Ploumanac'h cf. L'Hour 1987.

65 Cf. Hirt 2010, 191.

66 Eine derartige Ausnahme bildete etwa der von Curtius Rufius, der seine Soldaten in Germanien nach Silber graben ließ, cf. Tac. *Ann.* 11.20.3. Cf. dazu Hirt 2010, 197–198.

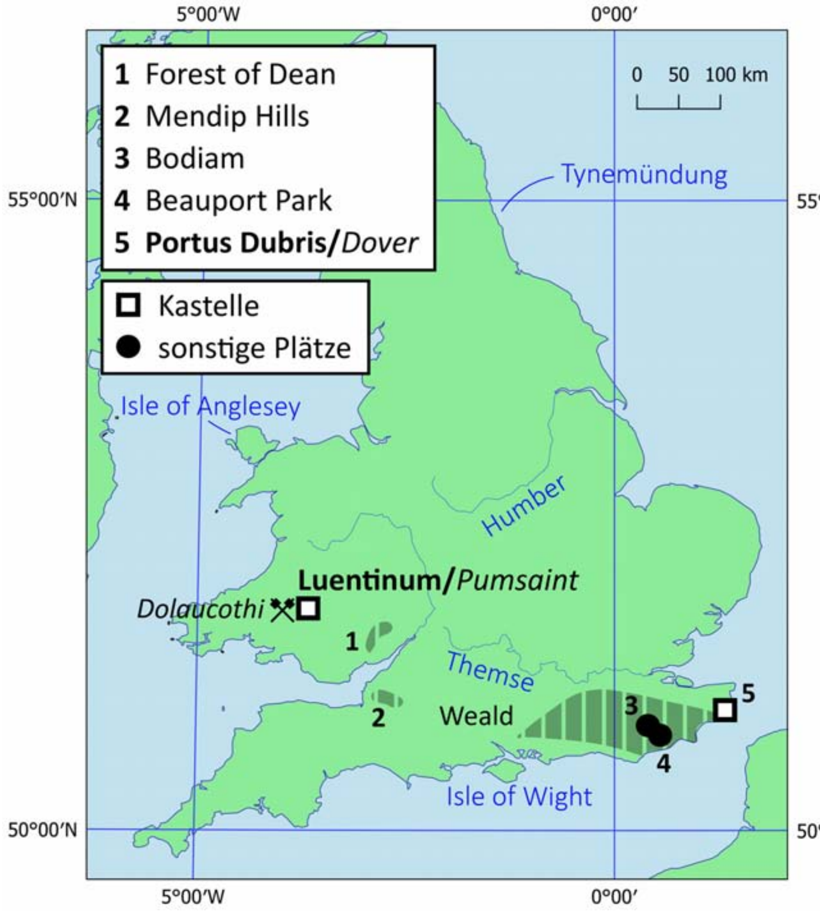

ABB. 11 Rohstoffabbau im römischen Britannien

Transporten auszugehen, die mit militärischer Eskorte und möglicherweise nach von Armeelogistikern vorgegebenen Plänen Edelmetalle und andere Rohstoffe von den Abbau- zu den Produktionsstätten transportierten.[67]

Neben der Gewinnung und Verarbeitung von Edelmetallen und Blei ist insbesondere die Gewinnung von Eisenerz sowie die Produktion von Eisenwaren, die auch in vorrömische Zeit zurückreicht,[68] für die Auseinandersetzung

67 Neben Transportschutz ist auch eine Unterstützung des Edelmetallabbaus in administrativen Belangen denkbar; eine ähnlich enge Bindung von Militäreinheiten an Edelmetallminen, wie dies bei Steinbrüchen deutlich beobachtbar ist (cf. Hirt 2010, 168–185), läßt sich hingegen nicht nachweisen (cf. Hirt 2010, 196–201).

68 Cleere 1981, 183–187.

mit den Aktivitäten römischer Seestreitkräfte in Nordwesteuropa von großer Bedeutung. Ausgedehnte Produktionsstätten befanden sich vor allem in den Waldgebieten des südenglischen Weald; daneben sind Abbau und Verhüttung von Eisenerz im Forest of Dean sowie in weitaus geringerem Maße an Plätzen in Wales und Lincolnshire belegt.[69] Dabei weist die große Zahl an Förder- und Produktionsstätten auf den hohen Bedarf gerade römischer Militäreinheiten an Eisen hin, von den Beschlagnägeln römischer Soldatenstiefel und den für den Bau von Kasernen und Schiffen notwendigem Nägeln bis hin zu Eisenwerkzeug und Ausrüstungsteilen.[70] Mit fortschreitender Romanisierung der Provinz muß dann auch der Bedarf an Eisenwaren etwa für zivile Bauprojekte deutlich gestiegen sein.[71] Gerade in den ersten Jahrzehnten nach der Einrichtung der Provinz ließ sich insbesondere der militärische Bedarf wohl nur durch einen stetigen Import an Eisen decken. Größere Mengen Eisen müssen dabei regelmäßig vom Kontinent nach Britannien bewegt worden sein. Wie beim Transport von Edelmetall ist auch für den Eisennachschub römischer Militäreinheiten von einer vergleichsweise engen Kontrolle durch die Armee auszugehen, auch wenn die genaue Form im Unklaren bleibt. Erst gegen Ende des 1. Jhs. scheint dann die Eisenproduktion deutlich zugenommen und in der ersten Hälfte des 3. Jhs. dann einen Höhepunkt erreicht zu haben.[72] Dabei erreichte die Gewinnung und Verarbeitung von Eisenerz im Verlauf des 2. Jhs. ein Niveau, das nicht nur die Deckung des Bedarfs der Provinz sicherstellte, sondern auch den Export von Eisen in größerer Menge auf den Kontinent erlaubte.[73]

Die Gewinnung von Eisenerz in East Sussex wird seit der Aufdeckung des Badehauses von Beauport Park 1969 und den anschließenden Grabungen der Jahre 1970 und 1971 immer wieder direkt mit der *classis Britannica* in Verbindung gebracht. Der Hauptgrund für diese Verbindung, die von den beiden Aus-

69 Für einen Überblick cf. Cleere 1981, 62–88.

70 Für eine grobe Verbrauchsschätzung cf. Cleere 1981, 197–204. Zur Verwendung von Eisennägeln im Schiffsbau cf. Fitzgerald 1994, 196–197, Arnold 1999, 39–41. Rule/Monaghan 1993, 136 haben den Gesamtbedarf für den Schiffsrumpf eines Transporters der Größe des St. Peter Port-Schiffes auf 2.220 berechnet, was einem Gewicht von rund 2.3t entspräche; für die 600 von Caesar zur Vorbereitung seiner zweiten Landung in Britannien erbauten Schiffe ergäbe sich auf dieser Basis ein Bedarf von rund 1.332.000 Nägeln mit einem Gesamtgewicht von rund 1.380t – wofür (ausgehend von einer Traglast von etwa 40t, cf. Rule/Monaghan 1993, 136) 35 Schiffe des St Peter Port-Typs benötigt worden wären. Die eigentliche Eisenverarbeitung fand in den Werkstätten der einzelnen Einheiten statt, cf. Bishop/Coulston 2006, 233–238.

71 Cleere 1981, 203.

72 Cleere 1981, 196–199.

73 Cleere 1981, 207–209.

gräbern als „incontrovertible“ bezeichnet worden ist,[74] ist der Fund einer großen Zahl von mit dem Stempel der *classis Britannica* versehenen Ziegeln. Insgesamt 1.641 gestempelte Ziegel konnten bei den Ausgrabungen identifiziert werden, die einen signifikanten Teil der beim Bau verwendeten Materialien darstellten und offenbar aus Brennöfen stammten, die der *classis Britannica* zugeordnet waren.[75] Obwohl damit unbestreitbar eine Verbindung zwischen dem Förderplatz in Beauport Park und der *classis* besteht,[76] ist jedoch bei der Frage nach dem eigentlichen Charakter dieser Verbindung Vorsicht angebracht. Der Fund einer großen Zahl an Ziegeln mit Stempeln der *classis Britannica* belegt zunächst lediglich die Herkunft eben dieser Ziegel. Bereits die Annahme, die *classis* hätte das Gebäude errichtet, ist eine bloße Vermutung, die angesichts des Fehlens der ursprünglichen Bauinschrift nicht verifiziert werden kann.[77] Vielmehr ist sie angesichts des einzigen Inschriftenfundes aus Beauport Park, bei dem es sich offenbar um eine anläßlich einer Reparaturmaßnahme gesetzte Bauinschrift handelt, die eine in ziviler Regie durchgeführte Baumaßnahme belegt,[78] als eher unwahrscheinlich zu bewerten; viel eher wird das Gebäude lediglich mit Baumaterialien aus dem Bestand der *classis Britannica* errichtet worden sein. Selbst wenn aber Angehörige der *classis Britannica* am Bau

---

74 Brodribb/Cleere 1988, 240.

75 Zu den Brennöfen der *classis Britannica* cf. Peacock 1977.

76 Als Umschlagplatz für das gewonnene Eisen hat man unter anderem das heutige Bodiam vermutet; cf. Lemmon/Darrall Hill 1966, die gestützt auf den Fund von gestempelten Ziegeln die gefundenen Strukturen vorsichtig als Teil einer Zivilansiedlung interpretiert haben, die mit der *classis Britannica* in Verbindung stand: „that there was in Roman times an important river port at Bodiam would appear to be justified“ (Lemmon/Hill 1966, 101). Scott 1993, 58 hingegen hat den Fundplatz als Villa interpretiert; für eine ausführliche Diskussion der wenigen Funde cf. zuletzt Rummel 2008, 263–264.

77 Generell sind der Aussagefähigkeit römischer Militärziegel eher enge Grenzen gesetzt; zwar ermöglichen Ziegelstempel Rückschlüsse über den Hersteller der jeweiligen Ziegel, Vorsicht ist jedoch bereits bei der Annahme geboten, die herstellende Einheit hätte das jeweilige Gebäude auch errichtet. Über den eigentlichen Nutzer erlauben die Ziegelstempel alleine keine Aussage. Für eine kritische Diskussion der Ziegel der *classis Britannica* cf. Rummel 2008, 280–282.

78 RIB 3036: [... *au*]*g*[...]|[...]*e novo*[...]| *i*]*ussit vil*[...]| *c*(*uram*) *a*(*gente*) *Bassi*[...]| *t*.[...]. Cf. Wright/Hassall 1971, Brodribb/Cleere 1988, 261; der Rekonstruktionsvorschlag [*archi*]|*te*[*cto*] (RIB 3036 p. 51) würde das Gebäude zwar deutlich in einen militärischen Kontext rücken, der Schluß, „it is quite possible that Bassi[anus] was a naval *architectus*“ geht jedoch erheblich über die Aussagekraft des vorhandenen Materials hinaus. Zwar sind *architecti* auch außerhalb von Legionen belegt (cf. in Britannien etwa RIB 1542, 2091 und 2096, jeweils im Kontext von Auxiliarkastellen), doch stützt sich die Identifikation des Bassi[anus] als *architectus* der *classis Britannica* auf die Annahme einer engen Verbindung zwischen der *classis* und Beauport Park – was aber erst zu beweisen wäre.

des Badehauses beteiligt gewesen sein oder diesen sogar allein durchgeführt haben sollten, besitzt dies noch keine Aussagekraft über den späteren Nutzer des Gebäudes.[79] Tatsächlich waren ja Teile der *classis Britannica* auch in den Bau des Hadrianswalles eingebunden, wie entsprechende Bauinschriften des Abschnittes zwischen Birdoswald und Castlesteads belegen, ohne daß sich hieraus aber eine Stationierung von Abteilungen der *classis* an diesem Wallabschnitt ableiten ließe.[80]

Die Frage nach den Nutzern des Badehauses mahnt im übrigen über das Problem der Aussagekraft von Ziegelstempeln hinaus zur Vorsicht bei der Interpretation des Befundes von Beauport Park – denn nach dem derzeitigen Kenntnisstand ist das Gebäude, das offenbar über einen längeren Zeitraum genutzt und dabei immer wieder repariert wurde, ehe man es schließlich aufgab und teilweise abbaute,[81] ein Solitär. Spuren anderer Gebäude oder gar eines Militärlagers wurden nicht gefunden, obwohl angesichts der Größe der Produktionsstätte von Beauport Park, die wenigstens 8 ha umfaßte und zu den größten derartigen Einrichtungen des Weald zählte,[82] von einem erheblichen Personalaufwand auszugehen ist.[83] Angesichts der Lage des Badehauses inmitten einer Erzförderungsstätte wird man zwar annehmen dürfen, daß seine Nutzung in direkter Verbindung zu der Eisengewinnung stand, doch weitere

79 So zuletzt von Hodgkinson 2017, 287 der nachdrücklich behauptet: „the ten-room bathhouse at Beauport Park was a fleet building and must have been constructed for the fleet's personnel".

80 RIB 1944 und 1945 mit gleichlautendem Text (*pedatura classis Britannicae*). Kurioserweise hat dieser Umstand in der Vergangenheit Interpreten nicht davon abgehalten, eine Verbindung mit der *classis Britannica* zu suchen; nachdrücklich zurückgewiesen wurde diese – bei Licht betrachtet durchaus kuriose – Theorie von Rummel 2008, 229–230 und 278. Auch für einen umfangreichen Villakomplex, der 1924 in der Nähe von Folkestone aufgedeckt und 1989 nochmals umfangreich erforscht wurde (cf. Winbolt 1925 und Philp 1990; eine umfassende Publikation der Ergebnisse von 1989 steht noch aus), ist eine direkte Verbindung zur *classis Britannica* aufgrund einer größeren Zahl an dort aufgefundenen, gestempelten Ziegeln angenommen und die Villa als Wohnquartier des Präfekten interpretiert worden (Winbolt 1925, 105 und Cunliffe 1968, 206, cf. auch Mason 2003, 113; Philp 1990 erwähnt die Ziegelstempel nicht, verweist aber auf bauliche Ähnlichkeiten zum Leuchturm von Dover, cf, Philp 1990, 206). Obwohl eine derartige Deutung zweifelsohne große Attraktivität besitzt, ist doch aufgrund der sehr großen Nähe zum Kastell in Dover eine prosaischere Erklärung viel wahrscheinlicher – beim Bau bzw. Umbau der Anlage (cf. Philp 1990, 207) fanden überzählige oder direkt zur Weitergabe an den zivilen Markt produzierte Ziegel aus den Produktionsstätten der *classis Britannica* Verwendung.

81 Brodribb/Cleere 1988, 242.

82 Brodribb/Cleere 1988, 240–241; die im Verlauf der Eisenproduktion entstandene Schlacke ist auf mehr als 100.000t geschätzt worden (Brodribb/Cleere 1988, 241).

83 Cleere 1976, 245–246 hat nur für die Eisenproduktion einen Personalbedarf von 500–700 Angehörigen der *classis Britannica* errechnet, „perhaps the equivalent of a quingenary

Anhaltspunkte für eine Nutzung des Gebäudes durch die *classis Britannica* existieren – abgesehen von den Ziegelstempeln – nicht.[84] Auch die Art und Weise der Aufgabe des Gebäudes, bei der offenbar ein Großteil der noch verwendbaren und leicht beweglichen Materialien entfernt wurden und die als Indikator für eine Nutzung des Gebäudes durch Militärangehörige gewertet worden ist,[85] erinnert zwar an ein für die römische Armee typisches Vorgehen, läßt sich jedoch auch in einen zivilen Kontext einordnen. Tatsächlich haben bereits die Ausgräber einzelne Funde aus Beauport Park – wie etwa Teile der gefundenen Lederschuhe und Schuhfragmente – explizit Zivilpersonen zugewiesen,[86] und auch für eine Gemme mit der Darstellung der Victoria, die als Teil eines Siegelringes eines hohen Offiziers der *classis Britannica* interpretiert worden ist, ließe sich ebenso gut ein ziviler Kontext annehmen.[87]

Zusammenfassend läßt sich somit festhalten, daß ein Bau des Badehauses von Beauport Park durch eine Abteilung der *classis Britannica* – etwa im Zusammenhang der Errichtung des Kastells in Dover – nicht völlig auszuschließen ist. Andere konkrete Hinweise auf eine direkte Verbindung der *classis* mit der Eisenproduktion des Weald fehlen allerdings, wie überhaupt eine Involvierung von Militäreinheiten in die Gewinnung von Eisenerz letztlich nicht nachweisbar ist – im Gegensatz zu den Mendip Hills oder den walisischen Förderstätten zeichnet sich das Weald nach dem derzeitigen Kenntnisstand durch eine völlige Abwesenheit römischer Militäranlagen aus. Die in der jüngeren Literatur nicht selten anzutreffende – und in dieser Überspitzung über die Interpretation der beiden Ausgräber deutlich hinausgehende – Position, wonach die *classis Britannica* den größten Teil der Eisenerzgewinnung der bri-

---

cohort". Hieraus ergibt sich für die *classis* insgesamt eine erhebliche Mannschaftsstärke, die mit den übrigen Zeugnissen für ihre Größe, Rolle und Status nicht in Einklang zu bringen ist.

84 Grundsätzlich muß die Identifikation des späteren Nutzers eines Gebäudes allein auf der Basis der dort verbauten Ziegel als methodisch problematisch angesehen werden.

85 Brodribb/Cleere 1988, 242.

86 Brodribb/Cleere 1988, 241: „this was not a purely military establishment"; zu den Schuhen und Schuhfragmenten cf. Brodribb/Cleere 1988, 264–266.

87 Zu Intaglio 1 (von zwei insgesamt gefundenen Gemmen) cf. Brodribb/Cleere 1988, 258–259. Vor allem auf der Basis der bildlichen Darstellung der Victoria ist ein offizieller bzw. militärischer Kontext angenommen worden, cf. Brodribb/Cleere 1988, 258: „the subject [would not] have been appropriate to anyone not imbued with an ideal of service to the Roman state … it is more appropriate to think of an officer of the *classis Britannica* or a senior member of the Imperial procurator's staff." Tatsächlich scheint diese Interpretation von Intaglio 1 bereits von der Annahme einer primär militärischen Nutzung des Gebäudes geleitet zu sein – natürlich wäre auch ein ziviler Kontext für ein derartiges Stück denkbar.

tannischen Provinz „kontrolliert“ habe,[88] kann somit durch den archäologischen Befund nicht gestützt werden.

Mit der Ermordung des Commodus in der Neujahrsnacht 192/193 rückte Britannien zum ersten Mal seit dem Bürgerkrieg des Jahres 69 wieder in das Zentrum reichspolitischen Geschehens. Anders als im Vierkaiserjahr griff nun mit Clodius Albinus ein britannischer Statthalter nach der Kaiserwürde. Zwar scheiterte Albinus mit seinem Vorhaben am 19. Februar 197 in der Schlacht bei Lugdunum, doch sowohl die Vorbereitungen seines Feldzuges als auch die auf seine Niederlage folgende Abwicklung des Bürgerkrieges durch den siegreichen Septimius Severus waren mit umfangreichen Operationen römischer Seestreitkräfte verbunden. Nimmt man noch den großen Schottlandfeldzug am Ende der Regierungszeit des Septimius Severus hinzu, so erweist sich die Severerzeit insgesamt als eine von intensiver Aktivität römischer Seestreitkräfte gekennzeichnete Epoche. Die nachfolgenden Jahrzehnte sind in erster Linie durch einen ausgesprochenen Mangel an aussagekräftigem Quellenmaterial gekennzeichnet. Es hat immerhin den Anschein, als seien sie nicht von mit der Severerzeit vergleichbaren Großunternehmungen geprägt gewesen. Am Ende des 3. Jhs. bilden dann schließlich die Ereignisse um das Britannische Sonderreich des Carausius und seine Wiedereingliederung durch Constantius einen mit den Landungen von Cäsar und Claudius vergleichbaren Höhepunkt römischer Seekriegsgeschichte in Nordwesteuropa.

Der Sieg des Septimius Severus in der Schlacht bei Lugdunum über seinen Widersacher stellte ihn vor eine Reihe wichtiger Aufgaben. Zunächst sah er sich mit dem geschlagenen Heer des Albinus konfrontiert. Da letzterer unter anderem Britannien offenbar weitgehend von Truppen entblößt hatte, mußten diese Einheiten wieder an ihre Standorte zurückgeführt werden. Dabei dürften die im Bürgerkrieg eingetretenen Verluste noch in Gallien mutmaßlich wenigstens teilweise durch Abkommandierung aus den Truppen des Severus kompensiert worden sein, um Unruhepotentiale in den Einheiten der Westprovinzen möglichst gering zu halten.[89] So wie der Transfer der Truppen von Britannien

88 Cf. etwa Cleere 1981, 100–102, Mason 2003, 114–115.

89 Unter Umständen läßt sich eine Bemerkung Herodians dahingehend interpretieren: διοικήσας δὲ τὰ κατὰ Βρεττανίαν (Hdn. 3.8.2). Allerdings bringt Herodian die Wiederherstellung der Ordnung mit der – in der Forschung ausführlich diskutierten, cf. Birley 2005, 333–336 mit weiterer Literatur – Teilung der Provinz in Verbindung, was in der Forschung mehrheitlich auf Ablehnung gestoßen ist; cf. auch Birley 2005, 181; in diesem Zusammenhang sollte allerdings erwähnt werden, daß Herodian die beiden Informationen der Ordnung Britanniens sowie der Aufteilung in zwei Provinzen nebeneinanderstellt (διοικήσας δὲ … καὶ διελὼν ἐς δύο ἡγεμονίας τὴν τοῦ ἔθνους ἐξουσίαν), was sich dahingehend interpretieren lassen könnte, daß es sich um zwei voneinander unabhängige Handlungen handelte.

nach Gallien unter Albinus – wie oben gezeigt – eine Marineoperation erheblichen Ausmaßes dargestellt hatte, so dürfte auch die Rückführung der Truppen an ihre Heimatstandorte ähnlich logistisch aufwendig gewesen sein, auch wenn der Umstand, daß nun einzelne Einheiten ohne Zeitnot und ohne funktionale Einbindung in eine übergeordnete Kommandostruktur zu transportieren waren, eine signifikante organisatorische Erleichterung gebracht haben dürfte. Denn während Albinus darauf hatte achten müssen, daß die aus Britannien transferierten Einheiten möglichst gleichzeitig und in größere Verbände geordnet in Gallien eintrafen, so daß sie mit geringem Vorlauf einsetzbar waren, konnte Septimius Severus die jeweiligen Einheiten einzeln in Marsch setzen und falls notwendig über einen längeren Zeitraum nacheinander nach Britannien übersetzen. Damit verringerten sich nicht zuletzt die Anforderungen an den einzusetzenden Schiffsraum, der von der Transportoperation des Albinus vermutlich ohnehin noch in größerem Maße in und um Boulogne-sur-mer bereitstand.

Sodann galt es, die zivilen und militärischen Eliten der Westprovinzen, die seit 193 de facto von Clodius Albinus regiert worden waren, auf ihre Loyalität hin zu überprüfen und die Provinzen und das in ihnen stationierte Militär von Anhängern des Albinus zu säubern; dies scheint in Form von zahlreichen Prozessen geschehen zu sein.[90] Schließlich wandte sich Septimius Severus einer Neuordnung der Provinz Britannien zu, an deren Ende eine Teilung Britanniens in zwei Provinzen stand. Ein Motiv hierfür dürfte der Wunsch gewesen sein, die militärische Bedeutung der zuvor drei Legionen beherbergenden Provinz zu beschneiden und damit möglichen künftigen Usurpationsversuchen in Britannien vorzubeugen: Ein potentieller Usurpator würde nicht nur auf zwei oder sogar nur eine Legion beschränkt sein, sondern seine erste militärische Auseinandersetzung unter Umständen in Britannien selbst zu führen haben, noch ehe er nach Gallien übersetzen konnte. Der genaue chronologische Ablauf der Teilung Britanniens in die beiden Provinzen *Britannia superior* und *Britannia inferior* ist dabei unklar.[91] Noch unter Septimius Severus sind Statthalter einer ungeteilten Provinz belegt,[92] die Neuordnung dürfte entwe-

90 In diesen Prozessen zeichnete sich offenbar C. Iulius Asper, ein Konsul des Jahres 212, in der Verteidigung von durch die Zusammenarbeit mit Clodius Albinus kompromittierten Provinzialen aus; eine Inschrift aus Grottaferrata feiert ihn als *orator praestantissimus* und *defensor clientium fidelissimus* (CIL XIV 2506 + 2516, cf. Dietz 1997, 501–501). Zu C. Iulius Asper cf. PIR² J 334, Dietz 1997 (grundlegend), Birley 2005, 181–183.

91 Birley 2005, 333–336.

92 Es handelt sich um die Statthalter Virius Lupus (Birley 2005, 183–186), C. Valerius Pudens (Birley 2005, 186–188) und L. Alfenus Senecio (Birley 188–192), cf. Birley 2005, 333–334.

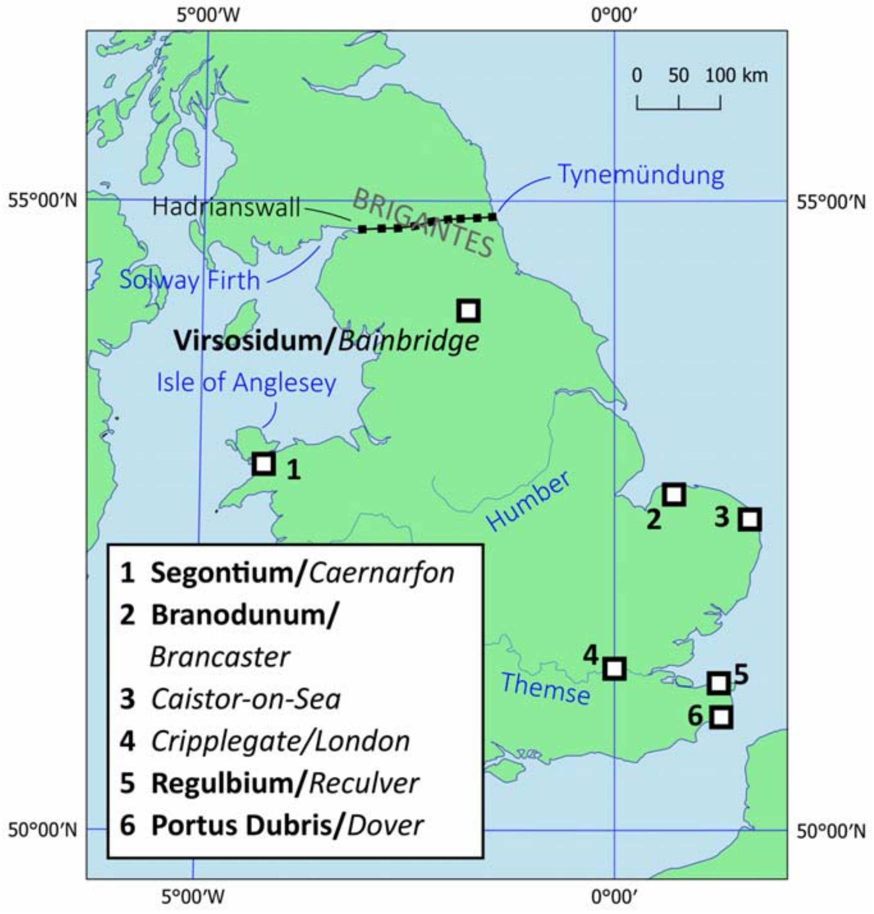

ABB. 12 Das römische Britannien unter den Severern

der in den letzten Regierungsjahre des Septimius Severus oder unter Caracalla vollzogen worden sein;[93] ein Zusammenhang mit der persönlichen Anwesenheit des Kaisers in Britannien anläßlich seines Schottlandfeldzuges kann nicht ausgeschlossen werden. Inwieweit die Teilung der Provinz Auswirkungen auf die Militärorganisation Britanniens hatte, ist schwer abzuschätzen; über die Aufteilung der einzelnen Legionen in den Jahren unmittelbar nach der Teilung besteht keine Einigkeit in der Forschung.[94]

93 Birley 2005, 336.

94 Für einen Überblick über die Diskussion cf. Birley 2005, 334–335, der feststellt: „the problem remains unresolved“ (Birley 2005, 335); daß in der Severerzeit sowohl die in Caerleon stationierte *legio II Augusta* als auch die in Chester beheimatete *legio XX Valeria Victrix*

Die Regierungszeit des Septimius Severus war in Britannien von zwei wesentlichen Entwicklungen geprägt – von offenbar dauerhaften Konflikten nördlich des Hadrianswalles und von einer intensiven Wiederaufbau- und Erneuerungstätigkeit. Bereits unmittelbar nach dem Sieg über Clodius Albinus scheint es zu einem Konflikt in Schottland gekommen zu sein, der vom ersten severischen Statthalter Virius Lupus Britanniens keiner endgültigen militärischen Lösung zugeführt werden konnte; vielmehr mußte sich Lupus offenbar den Frieden von Stamm der Maeatae erkaufen.[95] Die von Cassius Dio bewahrte Nachricht ist vor allem deswegen von Interesse, weil das Siedlungsgebiet der Maeatae gewöhnlich nördlich des aufgegebenen Antoninuswalles verortet wird. Der Rückzug römischer Truppen auf den Hadrianswall hatte also keineswegs die Aufgabe jeglichen Interesses an Schottland bedeutet. Auch in der Folgezeit scheint Schottland als Unruheherd wahrgenommen worden zu sein,[96] was einer der Gründe für den großen, 208 beginnenden Feldzug gewesen sein könnte. In jedem Fall zeugt das Fortbestehen der nördlich des Hadrianswalles gelegenen Kastelle in High Rochester, Birrens, Bewcastle und Risingham von einer andauernden römischen Militärpräsenz in den schottischen Lowlands;[97] diese wurden offenbar weiterhin als unmittelbar zum römischen Herrschaftsraum gehörig angesehen.[98]

offenbar weit außerhalb ihrer primären Standquartiere aktiv waren (cf. etwa RIB 1138 + add., 980, 3459), bildet hierbei eine zusätzliche Schwierigkeit.

95 D.C. 76.5.4.

96 D.C. 77.10.6 erwähnt im zeitlichen Vorfeld des Schottlandfeldzuges des Septimius Severus erfolgreich geführte ἐν τῇ Βρεττανίᾳ τοὺς πολέμους.

97 Zu den Kastellen cf. Richmond 1940, 88–108 (High Rochester), Birley 1938, Robertson 1975 (Birrens), Austen 1991 (Bewcastle) und Richmond 1936, Rivet/Smith 1979, 371–372 (Risingham). Bis auf Bewcastle waren alle Kastelle mit *cohortes equitatae* belegt; zur Severerzeit waren dies vermutlich die *cohors I Fida Vardullorum Antoniniana Equitata Miliaria Civium Romanorum* (High Rochester, cf. Davies 1977, 169–171, Holder 1982, 124, Jarrett 1994, 50–51, Spaul 2000, 105–107), die *cohors II Tungrorum Miliaria Equitata Civium Latinorum* (Birrens, cf. Birley 1935, Holder 1982, 122, Jarrett 1994, 49–50, Spaul 2000, 228–230 und insbesondere Saddington 2004) und die *cohors I Vangionum Miliaria Equitata* (Risingham, cf. Spaul 2000, 249–251; die Beziehung zum für das Jahr 209 in Risingham belegten – RIB 1235 – *numerus Exploratorum Habitancenses* ist unklar; beide Einheiten kommen zusammen auf RIB 1243 vor). Damit standen nördlich des Hadrianswalles insgesamt wenigstens 3.000 Mann in teilberittenen Einheiten zur Kontrolle der südlichen Lowlands zur Verfügung, deren berittene Elemente die rund 130 km zur Forth-Clyde-Linie in wenigen Tagen zurücklegen konnten.

98 Ein im eisenzeitlichen Hillfort von Birnie südlich von Elgin gefundener und in die Severerzeit zu datierender Hort ist als Teil einer römischen Zahlung an einen lokalen Häuptling interpretiert worden, cf. Hunter 2000, 3; zu den Fundstücken zählen zwei sehr aufwendig

Auch die Wiederaufbaubemühungen severischer Statthalter, die von zahlreichen Inschriften bezeugt werden, sind in der Literatur immer wieder als Zeichen für militärische Auseinandersetzungen gewertet worden.[99] Tatsächlich müssen sie aber wohl zumeist eher als routinemäßige Erneuerungsmaßnahmen gewertet werden. Insbesondere am Hadrianswall wird die wechselhafte Belegungsgeschichte der zurückliegenden Jahrzehnte, die mit jahrelangem Leerstand der Kastelle verbunden war, zum Teil erhebliche Reparaturmaßnahmen notwendig gemacht haben. Die inschriftlich belegte Erneuerung eines Kastelltores in Risingham dürfte nur ein Beispiel unter vielen gewesen sein.[100] Andere Plätze erfuhren eine grundlegende Umgestaltung: in South Shields enstand aus einem Auxiliarkastell eine durch eine große Zahl an Getreidespeichern gekennzeichnete Nachschubbasis, die in dieser Größenordnung in Nordwesteuropa bislang ihresgleichen sucht.[101]

Auch weit nördlich des Hadrianswalles enstanden vergleichbare Einrichtungen. Das ursprünglich im Zusammenhang mit dem Antoninuswall entstandene Kastell im westlich von Edinburgh gelegenen Cramond scheint auch nach Aufgabe der Forth-Clyde Linie nicht zerstört worden zu sein, sondern diente offenbar weiterhin als eine Art Operationsbasis, wenn auch in reduziertem Umfang.[102] Wenn, wie die Episode der Auseinandersetzung mit den Maeatae nahe legt, Rom tatsächlich weiterhin aktiv in Vorgänge in Schottland verwickelt war, dann war neben der Kette der Vorpostenkastelle in den Lowlands ein noch direkterer Zugang nach Norden, über den diplomatischer Verkehr oder auch militärische Operationen abgewickelt werden konnten, von großem Nutzen. Die Versorgung von Cramond dürfte dabei in den Jahrzehnten nach dem Rückzug vom Antoninuswall im wesentlichen über See stattgefunden haben. Während der Herrschaft des Septimius Severus wurde das Kastell dann wieder intensiv genutzt und offenbar in einen – der Funktion nach South Shields nicht unähnlichen – Nachschubstützpunkt verwandelt. Während die ältere Forschung den Ausbau von Cramond mit dem Schottlandfeldzug des Septimius Severus in Verbindung gebracht hat, scheint der numismatische Befund eher eine Datierung am Beginn des 3. Jhs. und damit unabhängig von den konkreten Feldzugsvorbereitungen nahezulegen.[103] Ganz ähnlich verhält es sich

gearbeitete Fibeln, die als Hinweis auf eine besondere Beziehung zum lokalen Herrscher in Birnie gedeutet worden sind, cf. Hunter 2000, 16–17.

99 Cf. etwa Frere 1999, 159–161, Birley 2005, 183.

100 RIB 1234 aus dem Jahr 205, 206 oder 207, cf. Birley 2005, 191.

101 Zur Nachschubbasis in South Shields cf. Hodgson 2014, 36–38.

102 Zu Cramond cf. Rae/Rae 1974, Collard/Hunter 2000, 529–532, Holmes 2003, Hodgson 2014, 41.

103 Holmes 2003, 155.

offenbar mit dem im Mündungsgebiet des Tay entstandenen Kastell bei Carpow, das Vexillationen der *legio VI* sowie der *legio II* beherbergte und daneben ebenfalls als eine Art Nachschubplatz dienen konnte.[104]

Eine denkbare Erklärung für die Intensivierung militärischer Aktivitäten in Cramond und Carpow könnte das Bemühen sein, direkten Einfluß in der Forth-Clyde-Region sowie in den südlichen Highlands auszuüben und sich dabei nicht auf Kommunikationswege durch die Lowlands zu stützen, sondern primär Seeverkehrswege zu nutzen. So wären die beiden Kastelle als ein Indikator für eine stärkere Hinwendung zur seegestützten Abwicklung auch dauerhafter Operationen während der Regierungszeit des Septimius Severus zu werten. Während allerdings der Schottlandfeldzug der Jahre 208–211 diese Vermutung zu stützen scheint und tatsächlich den Anschein erweckt, als wäre die logistische Unterstützung des Heeres in stärkerem Maße über See abgewickelt worden, als das bei anderen Feldzügen der Fall gewesen war, mahnen die mit der Datierung des Kastells in Carpow verbundenen erheblichen Schwierigkeiten zur Vorsicht. Insgesamt werfen die vorhandenen Befunde zu wenig Licht auf die severische Militärorganisation nördlich des Walles, als daß hieraus ein eindeutiges Bild entstehen könnte.

Die Wiederaufbau- und Erneuerungsbemühungen der Severerzeit waren keineswegs auf den Hadrianswall und sein Umland sowie die noch nördlich des Walles gelegenen Kastelle beschränkt. Vielmehr finden sich auch in der im Verlauf des 2. Jhs. weitgehend von Militär entblößten Provinz Beispiele für militärische Baumaßnahmen,[105] insbesondere im Zusammenhang mit einem Ausbau der Legionskastelle zu Steinkastellen, aber auch an anderen Standorten, wie etwa den Auxiliarkastellen in Bainbridge oder Caernarfon.[106] Vermutlich handelt es sich bei den im epigraphischen Befund greifbaren Aktivitäten nur um die Spitze des Eisbergs; angesichts des Umstandes, daß an viele Standorte Einheiten einer geschlagenen Armee zurückkehrten, erscheint auch aus politischen Überlegungen heraus eine gesteigerte Bautätigkeit sehr plausibel: Zum

---

104 Zum Kastell Carpow cf. Birley 1962/63, Birley 1963, Wilkes 1971, Leach/Wilkes 1977, Dore/Wilkes 1999, insbesondere 481–482, 569–571, Hodgson 2014, 42–44.

105 Zu den wichtigsten, offenbar in der Severerzeit errichteten Anlagen zählte das Kastell von Cripplegate/London (cf. Shepherd 2012, 142–163), das rund 1.500 Mann Platz bot und in dem eine Garnison aus rund 800 Mann Infanterie und rund 450 Kavalleristen vermutet worden ist (Shepherd 2012, 160). Die Mehrzahl der Standorte im Süden Britanniens waren offenbar nicht mehr in Gebrauch, allerdings wird um 211 das Kastell Reculver am Nordausgang des Wantsum vollendet, das anscheinend schon vor 197 begonnen worden war, dann aber nach einem veränderten Plan fertiggestellt wurde, cf. Philp 2005, 216.

106 Cf. etwa aus Caernarfon RIB 430. Zum Kastell Bainbridge cf. Wade 1950, Wade 1955, zu Caernarfon cf. Davies/Casey 2010.

einen bot sie dem Kaiser Gelegenheit, durch seinen Stadthalter Großzügigkeit zu beweisen, zum anderen konnten sich die Soldaten so unmittelbar auf eine neue Aufgabe konzentrieren.

Im Verlauf des ersten Jahrzehnts des 3. Jhs. scheinen die Küsten der Provinz dann stärker in den Blickpunkt gerückt zu sein. Neben dem Kastell in Reculver, das bereits im späten 2. Jh. begonnen worden war und wohl um 211 fertiggestellt wurde, entstanden offenbar auch die Kastelle in Caister-on-Sea und in Brancaster zur gleichen Zeit.[107] Diese Verlagerung von Militäreinheiten an die Küste ist als erste Stufe einer Entwicklung interpretiert worden, an deren Ende ein ausgefeiltes Küstenschutzsystem in Form des *litus Saxonicum* gestanden habe.[108] Ganz unabhängig von der Frage, ob das als *litus Saxonicum* bezeichnete Kommando wirklich dem Schutz der Küste diente, bietet diese Interpretation zwei Schwierigkeiten: Zum einen fehlen jegliche Hinweise für eine Bedrohung, die eine derartige Neuorientierung der Militärorganisation notwendig gemacht hätte. Trotz aller durch den Mangel an verläßlichem Quellenmaterial bedingter Unsicherheit läßt sich doch festhalten, daß unter Septimius Severus der Focus des militärischen Interesses eindeutig auf Schottland lag. Zum anderen scheint dabei, wie die Beispiele von Cramond und Carpow nahelegen, die Nutzung von Nachschublinien über See eine für die Planung militärischer Operationen nicht geringe Rolle gespielt zu haben. Möglicherweise dienten daher auch Kastelle wie Reculver, Caister-on-Sea oder Brancaster als Durchgangsstationen für Nachschub. Die intensive Bautätigkeit am Wall selbst sowie die Aktivitäten nördlich des Walles zwischen 197 und 208 dürften nicht geringe Versorgungsanstrengungen notwendig gemacht haben, die sich leichter über See abwickeln ließen. In den Zusammenhang dieser severischen Neuerungen gehört offenbar auch die Aufgabe des Stützpunktes in Dover durch die *classis Britannica* um 210, wobei keine Klarheit darüber erlangt werden kann, ob die Aufgabe des Kastells ein Indikator für eine Veränderung in Größe und Funktion des *classis* ist[109].

Den Höhepunkt militärischer Aktivitäten in Britannien unter Septimius Severus bildet zweifellos sein Schottlandfeldzug der Jahre 208–211. Die Hintergründe dieser Unternehmung liegen im Dunkeln. Zwar liegen mit den Berichten des Cassius Dio und des Herodian zwei relativ ausführliche Zeugnisse über den Feldzug vor,[110] doch geben sie über die Beweggründe des Kaisers nur wenig

107 Zum Kastell Brancaster cf. Hinchcliffe/Green 1985, zu Caister-on-Sea cf. Darling/Guerney 1993.

108 Philp 2005, 225–226; zum *litus Saxonicum* siehe auch die beiden folgenden Kapitel.

109 Philp 1981a, 94.

110 D.C. 77.11.1–16.5 und Hdn. 3.14.1–15.3. Grundlegend zum Schottlandfeldzug des Septimius Severus ist die Studie von Hodgson 2014.

Aufschluß. Nach Cassius Dio hatte Septimius Severus einer durch Inaktivität bedingten Verweichlichung seiner Truppen durch einen Feldzug vorbeugen und gleichzeitig verhindern wollen, daß seine Söhne durch den dauerhaften Aufenthalt am Hof in Rom in ähnlicher Weise verdorben wurden.[111] Das Motiv der „Erziehung“ findet sich wenigstens in Bezug auf die kaiserlichen Prinzen auch bei Herodian, der daneben auch von einem Hilfeersuchen des Statthalters berichtet.[112] Bei dieser Nachricht kann es sich nicht um einen Hinweis auf eine erneute Krise an der Nordgrenze der Provinz Britannien handeln, zu deren Bewältigung kaiserliche Präsenz notwendig gewesen wäre – eine derartige Interpretation wäre angesichts der militärischen Möglichkeiten potentieller Gegner Roms nördlich des Walles realitätsfern, der Hadrianswall bzw. die Nordgrenze der Provinz war noch im 2. und frühen 3. Jh. nicht mit der Donau- oder der Rheingrenze vergleichbar. Die oben angesprochenen Beispiele der Kastelle Cramond und Carpow zeigen ebenso wie die im nördlichen Vorfeld des Walles gelegenen Stützpunkte, daß auch das Gebiet nördlich der Provinzgrenze bis wenigstens zur Forth-Clyde-Linie zum direkten römischen Einflußraum gehörte und anscheinend auch direkter militärischer Kontrolle unterlag. Zudem handelt es sich bei dem Hilfeersuchen des Statthalters wohl um einen häufiger in Heriodian vorzufindenden rhetorischen Topos, der mehr darüber aussagt, warum nach Auffassung des Herodian ein Kaiser einen Krieg führen darf, als daß er Aufschluß über konkrete Einzelsituationen gäbe.[113]

Möglicherweise weist der auf den ersten Blick ebenfalls topisch wirkende – und vielleicht auch tatsächlich so gemeinte – Hinweis des Herodian, Septimius Severus habe nach einem weiteren militärischen Erfolg gestrebt,[114] eher auf die Motive für den Schottlandfeldzug. Abgesehen von dem simplen Umstand, daß ein nicht unerheblicher Teil seiner Herrscherlegitimation auf seinen militärischen Erfolgen beruhte, könnte die Überlegung eine Rolle gespielt haben, den Siegen im Osten und in Afrika einen siegreichen Feldzug in einer dritten Weltgegend hinzuzufügen. Dabei wurde das vergleichsweise geringe militärische Potential dieser westlichen Weltgegend – das einen Erfolg nicht so bedeutsam erscheinen lassen konnte, wie etwa einen Sieg über die Parther – bis zu

111 D.C. 77.11.1.

112 Hdn. 3.14.1.

113 Birley 1999, 186–191; cf. auch Birley 2005, 191; cf. dagegen Hodgson 2014, 35–36, der signifikante Störungen nördlich der Grenze sehr wohl für möglich hält und dabei darauf hinweist, daß der *exercitus* der Provinz Britannien durch die Bürgerkriegsereignisse deutlich geschwächt gewesen sein könnte. Auch wenn man diesem Hinweis nur zustimmen kann, bleibt doch unerklärt, wie sich eine Krise hätte entwickeln können, die eine Anwesenheit des Kaisers *notwendig* machte.

114 Hdn. 3.14.2.

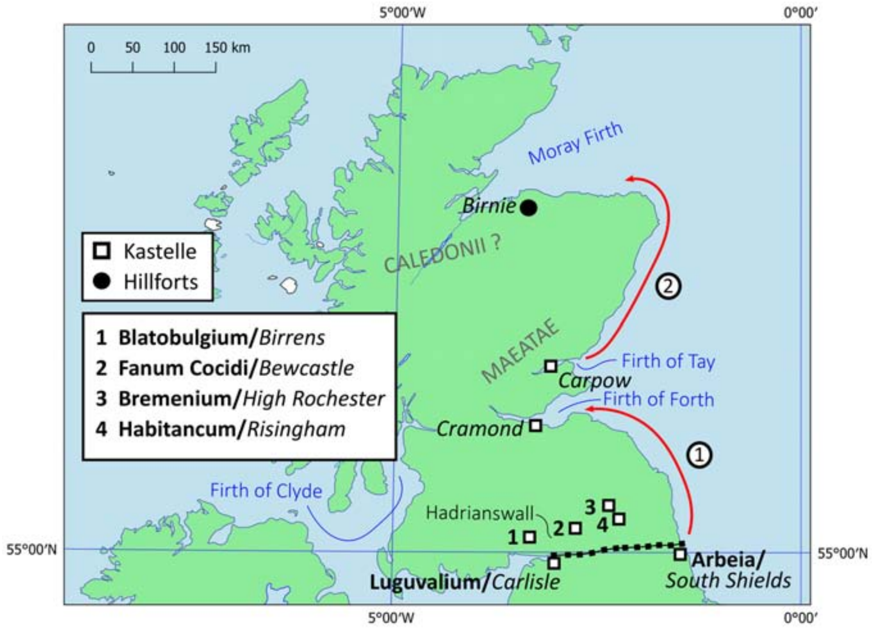

ABB. 13 Septimius Severus in Schottland, 209–211 n. Chr. – 1: Seeversorgungsroute des Feldzugsheeres.; 2: Möglicher Vorstoß nach Norden.

einem gewissen Grad durch den Umstand aufgewogen, daß sie bereits jenseits des *Oceanus* gewissermaßen am Ende der Welt lag. Sowohl das Ziel des Feldzuges, mit dem offenbar ganz Schottland unterworfen werden sollte,[115] als auch die Nachrichten über die von Septimius Severus an der schottischen Küste durchgeführten astronomischen Messungen,[116] die insgesamt ein wenig an den im persischen Golf an das Ufer des *Oceanus* vorstoßenden Trajan erinnern,[117] legen nahe, daß Britannien im Bewußtsein der Zeitgenossen weiterhin aufgrund seiner geographischen Lage als etwas Besonderes angesehen wurde. Möglicherweise fand diese Vorstellung auch in der mit dem Feldzug verbundenen Münzprägung ihren Niederschlag: eine Münze aus dem Jahr 209 mit der Darstellung einer Schiffsbrücke und der Legende *TRAIECTUS* wird gewöhnlich als direkt auf Ereignisse des Feldzuges Bezug nehmend interpretiert,[118] könnte aber auch in einem allgemeinen Sinne auf die Überquerung des *Oceanus* verweisen.

115 D.C. 77.13.1; cf. Hodgson 2014, 44–46.
116 D.C. 77.13.3.
117 D.C. 77.29.1.
118 BMC 5 Severus 269, 351 n. 857, 353; cf. Robertson 1979.

Wie immer die Motivlage hinter der Entscheidung für den Schottlandfeldzug auch beschaffen gewesen sein mag, die logistischen Konsequenzen waren erheblich. Zwar wandelte Septimius Severus in Schottland zum Teil auf den Spuren des Agricola,[119] doch verstellt die Konzentration auf das beiden Feldzügen gleiche Ziel der Eroberung Schottlands sowie die vermutlich identischen Operationsräume den Blick auf einen wichtigen Unterschied zwischen den beiden Unternehmungen: Während Agricola nur mit den bereits in Britannien stationierten Truppen operierte, führte Septimius Severus signifikante Kräfte von außerhalb der Provinz mit sich nach Britannien – die erste logistische Großaufgabe des Feldzuges stellte sich also bereits Wochen vor dem ersten Feindkontakt. Über die genaue Zusammensetzung des von Septimius angeführten Heeres liegen keine Informationen vor; die von Cassius Dio überlieferte Zahl an 50.000 römischen Gefallenen deutet aber, selbst wenn sie deutlich übertrieben ist, auf eine Streitmacht, die die Gesamtzahl der in Britannien bereits stationierten Truppen um wenigstens das Doppelte übertroffen haben muß.[120] Im Rahmen der Vorbereitung für den Feldzug galt es nicht nur, diese Truppen, zu den neben den *equites singulares* des Kaisers wohl auch Detachements der *legio II Parthica* zählten,[121] nach Britannien zu verlegen, sondern auch die kaiserliche Familie begab sich in die Provinz, was vermutlich mit weiteren, erheblichen Transportanstrengungen verbunden gewesen sein dürfte.

Über den Feldzug selbst liegen nur wenige konkrete Nachrichten vor. Die erste Phase des Feldzuges scheint trotz eines intensiven und verlustreichen Guerillakrieges der Caledonii und Maeatae mit einem römischen Erfolg geendet zu haben. Septimius Severus drang mit seinem Heer bis an die Küste vor und zwang den Caledonii einen Vertrag ab,[122] während das Siedlungsgebiet der Maeatae offenbar vollständig unter römische Kontrolle geriet.[123] Als äußeres Zeichen des Erfolges nahm der Kaiser wohl am 31. März des Jahres 210 den Titel *Britannicus maximus* an.[124] Noch im gleichen Jahr kam es dann zu

119 Cf. etwa Birley 2005, 200.

120 D.C. 77.13.2.

121 Birley 2005, 200–201, der in der Alban-Legende einen möglichen Beleg für die Anwesenheit der *legio II Parthica* sieht, die von Dio an mehreren Stellen (etwa 79.34.2) als Ἀλβανίοι στρατιῶται bezeichnet werden; cf. Birley 2005, 201.

122 D.C. 77.13.1–4.

123 Dio unterscheidet bei der Schilderung des Aufstandes des Jahres 210 zwischen den Maeatae und den Caledonii (D.C. 77.15.2); dabei scheint die Formulierung τῶν Καληδονίων προσαποστάντων τοῖς Μαιάταις nahezulegen, daß sich Maeatae zuerst erhoben.

124 Heil 2003, 260–271, Birley 2005, 202; cf. auch die von der *legio VI victrix* in RIB 2460.71–75 geführten Titel *victrix Britannica pia fidelis* sowie Birley 2005, 202 zu CIL VIII 5180 + 17266,

einem Aufstand, der wohl zunächst unter denjenigen ausgebrochen war, die als Ergebnis des Feldzuges direkt römischer Herrschaft unterworfen waren. Zwar werden die Aufständischen nicht namentlich erwähnt, doch dürfte es sich bei ihnen um die Maeatae gehandelt haben. Diesem Aufstand schlossen sich dann die Caledonii an. Über den Vorbereitungen eines neuen Feldzuges gegen Maeatae und Caledonii starb Septimius Severus schließlich am 4. Februar des Jahres 211.[125] Weitere Einzelheiten über den Verlauf des Feldzuges lassen sich der literarischen Überlieferung nicht entnehmen. Die Forschung hat daneben immer wieder versucht, das Operationsgebiet der severischen Armee anhand von Marschlagern in den nördlichen Lowlands nachzuvollziehen.[126] In jüngerer Zeit hat sich allerdings gezeigt, daß eine nicht geringe Zahl dieser Lager bereits aus flavischer Zeit stammt, während andere offenbar in die Regierungszeit des Antoninus Pius zu datieren sind.[127] Die traditionelle Zuweisung der meisten Plätze in entweder flavische oder severische Zeit dürfte dabei vor allem dem Umstand geschuldet sein, daß es sich bei den Schottlandfeldzügen des Agricola und des Septimius Severus um die bekanntesten römischen Vorstöße nach Norden gehandelt hat. Schon vor längerer Zeit ist in diesem Zusammenhang aber darauf hingewiesen worden, daß eine derartige Datierung keinesfalls alternativlos ist.[128] Falls die Mehrzahl der Marschlager nördlich der Forth-Clyde-Linie vor den Schottlandfeldzug des Septimius Severus datieren werden muß, so wäre dieser Befund möglicherweise darauf zurückzuführen, daß der Nachschub, der beim Feldzug des Agricola wenigstens teilweise über Land abgewickelt wurde, für das Heer des Septimius Severus in weit stärkerem Maße über See herangebracht wurde.

Als ein weiterer Indikator für eine starke Involvierung römischer Flotteneinheiten könnte ein inschriftlich belegtes Kommando gelten, das vermutlich in das Jahr 208 zu datieren ist.[129] Hierbei wurden insgesamt vier *classes* einem namentlich nicht bekannten Präfekten unterstellt, was eine sehr ungewöhnliche Konzentration von Seestreitkräften in einer Hand darstellt. Zwar sind gleichzeitige Kommanden über verschiedene Marineeinheiten insbesondere

---

einem Veteranengrabstein aus Numidien, auf dem Birley ebenfalls die Einheitenbezeichnung *victrix Britannica pia fidelis* rekonstruiert.

125 D.C. 77.15.2.

126 St. Joseph 1958, 93, St. Joseph 1969, 114–118, Hanson 1978, 145–146.

127 Jones 2011, 109–123; für die Probleme bei der Datierung der Marschlager cf. auch Jones 2012, 106–130; cf. auch Hodgson 2014, 39–41.

128 Hanson 1978, 140: „The groupings [sc. of marching camps] defined have all been assigned to the campaigns of either Agricola (AD 80–84) or Severus (AD 208–211). Other possibilities do not appear to have been seriously considered, yet there are several."

129 CIL VI 1643; zu diesem Anonymus cf. Birley 2005, 320.

bei den in Italien stationierten *classes* durchaus belegt, sie waren aber insgesamt offenbar eher die Ausnahme als die Regel. Insbesondere verwundert an dem Kommando des Anonymus, daß es vollständige Einheiten von unterschiedlicher Funktion – auf den Einsatz auf Flüssen ausgerichtete *classes* aus den germanischen Provinzen und den Donauprovinzen sowie die *classis Britannica* aus Gallien und/oder Britannien – miteinander verband, was nahelegt, daß die entsprechenden Einheiten komplett zusammengefaßt wurden. Tatsächlich zeigt ein ebenfalls inschriftlich belegtes Kommando aus dem Kontext des Markomannenkrieges Marc Aurels, daß eine Bündelung von Seestreitkräften sehr wohl auch anders erreichbar war: Der aus Poetovio stammende M. Valerius Maximianus kommandierte einen Verband, der aus *vexillationes* der italischen *classes*, der *classis Britannica* sowie zweier Reiteralen bestand.[130] Seine Aufgabe bestand offenbar primär in der Sicherung der Nachschubwege auf der Donau und ihren Nebenarmen. Das Kommando des Anonymus aus der Severerzeit muß im Vergleich dazu deutlich umfangreicher gewesen sein, und tatsächlich paßt die Vorstellung eines maritimen Großverbandes sowohl zu einer stärker auf Seestreitkräfte gestützten operativen Planung als auch ganz allgemein zu den Dimensionen des Feldzugs von Septimius Severus. Bereits der bloße Transport derjenigen Truppenteile, die aus den übrigen Provinzen zusammengezogen wurden, nach Britannien dürfte ähnliche Ausmaße angenommen haben, wie die Invasionen von Caesar oder Claudius.

Mit dem Tod des Septimius Severus fand der Schottlandfeldzug ein Ende. Folgt man der literarischen Überlieferung,[131] so konzentrierte sich Caracalla zunächst auf die Ausschaltung seines Bruders Geta und die Erringung der alleinigen Herrschaft. Daher brach er den Feldzug ab, schloß einen Vertrag mit seinen Gegnern und zog sich dann aus den Lowlands zurück; die Aufgabe von Kastellen wird von Cassius Dio explizit erwähnt.[132] Inwieweit der Rückzug aus Schottland mit einer Rücknahme des römischen Interessensgebietes bzw. der von Rom direkt und indirekt kontrollierten Einflußsphäre verbunden war, läßt sich nicht klären, da zu viele Details bis heute im Dunkeln liegen. So herrscht in der Forschung keine Einigkeit über das Ende der Nutzung der beiden wichtigen Plätze Cramond und Carpow; für beide ist eine Nutzung auch

130 IDRE 2.445 beschreibt das Kommando als *praepositus vexillationum classium praetoriarum Misenatis item Ravennatis item classis Brittannicae item equitum Afrorum et Maurorum electorum ad curam explorationis Pannoniae*. Zu M. Valerius Maximianus cf. Pflaum 1961, n. 181 bis, Alföldy 1987, Dietz 1995, 145, Kissel 1995 mit Literatur.

131 D.C. 78.1.1.

132 D.C. 78.1.1.

noch nach 211 vorgeschlagen worden.[133] Über die Abwicklung des Feldzuges und die Rückführung der nach Britannien transferierten Einheiten schweigt sich die Überlieferung ebenfalls aus, man wird aber davon ausgehen dürfen, daß der Rücktransport logistisch ähnlich aufwendig war wie die Verschiffung der Feldzugsarmee nach Britannien, auch wenn vermutlich deutlich geringeres Gewicht auf eine gleichzeitige Ankunft der Truppen gelegt wurde.

Unter Caracalla rückten Britannien und Nordwesteuropa wieder aus dem Focus der Reichspolitik; damit schwand auch das Interesse der antiken Quellenautoren an der Region. Von der Teilung der Provinz einmal abgesehen, die Birley plausibel in die Regierungszeit Caracallas datiert hat,[134] entzieht sich die Ereignisgeschichte der folgenden Jahrzehnte weitgehend einer möglichen Rekonstruktion.[135] Dies gilt auch für die Frage nach dem Schicksal der *classis Britannica*: zwar läßt sich nachweisen, daß diese nach der Auflösung des für den Schottlandfeldzug des Septimius Severus zusammengestellten *classis*-Großverbandes als eigenständige Einheit weiterexistierte, da sie noch nach der Mitte des 3. Jhs. inschriftlich belegt ist.[136] Allerdings ist unklar, ob sie nach der Aufgabe des Kastells in Dover, das anscheinend im Zuge der Schottlandunternehmung verlassen wurde, weiterhin eine Basis in einer der britannischen Provinzen unterhielt oder ob sie ausschließlich von Boulogne-sur-mer aus operierte. Über weitere Operationen unter Caracalla und seinen Nachfolgern ist praktisch nichts bekannt. Immerhin wird man Großunternehmungen wohl ausschließen können, da sich das Augenmerk der Kaiser in den folgenden Jahrzehnten zusehends auf die Rhein- und Donaugrenze sowie den Osten richtete. Einzig ein isoliertes inschriftliches Zeugnis über eine Verlegung zweier Legionen aus Britannien auf den armenischen Kriegsschauplatz weist auf Truppenbewegungen erheblichen Ausmaßes über See hin. Die genaue Datierung dieses Truppentransfers ist jedoch unbekannt, er gehört in den Kontext eines Ostfeldzuges entweder unter Caracalla oder unter Severus Alexander.[137]

---

133 Bidwell/Speak 1994, 29; cf. auch Hodgson 2014, 46–47.

134 Birley 2005, 336.

135 Zur Verteilung römischer Militäreinheiten in Nordengland im Jahrzehnt nach Ende des Schottlandfeldzuges cf. Breeze/Dobson 1985, 13 mit fig. 8.

136 CIL XII 686.

137 CIL III 1919 + add: *D*(*is*) [*M*(*anibus*)] | *L*(*ucius*) *Artori*[*us Ca*]*stus* |(*centurio*) *leg*(*ionis*) | *III Gallicae item* [|(*centurio*) *le*]*g*(*ionis*) *VI Ferra*|*tae item* |(*centurio*) *leg*(*ionis*) *II Adi*[*utr*(*icis*) *i*]*tem* |(*centurio*) *leg*(*ionis*) *V M*[*a*]|*c*(*edonicae*) *item p*(*rimus*) *p*(*ilus*) *eiusdem praeposito* | *classis Misenatium* [*pr*]*aefe*(*ctus*) *leg*(*ionis*) *VI* | *Victricis duci legg*(=*legionum*) [*duaru*]*m Britanici*|{*mi*}*arum* (sic) *adversus Arme*[*nio*]*s proc*(*uratori*) *cente*|*nario provinciae Li*[*burniae iure*] *gladi vi*|*vus ipse sibi et suis* [... *ex te*]*stamento*. Die Inschrift, die zuerst von Malone 1925 mit der Artuslegende in Verbindung gebracht wurde, hat vergleichsweise viel Auf-

Trotz der angesprochenen Schwierigkeiten bei der Rekonstruktion der Ereignisgeschichte der Severerzeit muß es sich insbesondere bei der Regierungszeit des Septimius Severus und bei seinem Schottlandfeldzug um einen Höhepunkt der römischen Seekriegsgeschichte Nordwesteuropas gehandelt haben. Transport- und logistische Unterstützungsoperationen nahmen ein Ausmaß an, daß den Anstrengungen der augusteischen Zeit, der claudischen Invasion Britanniens oder den Feldzügen Agricolas wenigstens gleichgekommen sein dürfte. Da jedoch brauchbare Angaben völlig fehlen, läßt sich nicht einmal grob abschätzen, wie etwa die Marineoperationen im Zusammenhang des Schottlandfeldzuges ausgesehen haben. Insofern ist die oben erwähnte Inschrift, die das Großkommando des anonymen Präfekten bezeugt, symptomatisch für die gesamte Seekriegsgeschichte der Severerzeit in Nordwesteuropa: Hinweise auf den Umfang der Marineoperationen sind erhalten, aber sämtliche Details – im Falle der Inschrift zuerst der Name des Kommandeurs – liegen im Dunkeln.

---

merksamkeit erfahren und ist zunächst aufgrund einer Rekonstruktion *Arm*[*oricano*]*s* als Beleg für militärische Aktivitäten in Nordgallien interpretiert worden. Zu diesem Anonymus cf. etwa Pflaum 1961, n. 196, Dobson 1978 n. 151, Birley 2005, 354–355. Loriot 1997 hat hingegen gezeigt, daß die Stelle *Arme*[*nio*]*s* rekonstruiert werden muß. Auf die Frage nach der für die Verschiffung der Soldaten notwendigen Transportoperation hat diese Veränderung allerdings keinen Einfluß.

KAPITEL 8

Von Maximinus bis zum Ende des Britannischen Sonderreiches

Für den Zeitraum zwischen dem Abbruch des Schottlandfeldzuges des Septimius Severus und den Ereignissen um das britannische Sonderreich des Carausius entzieht sich die römische Seekriegsgeschichte Nordwesteuropas weitgehend der Rekonstruktion. Lediglich einige wenige vereinzelte Nachrichtentrümmer zeigen, daß auch nach Ende der Severerzeit zumindest umfangreiche Transportoperationen offenbar keineswegs eine Seltenheit waren. Ob dem Germanienfeldzug des Maximinus Thrax, der ihn vielleicht in mehreren Etappen wenigstens bis an den Rand des Harz führte, eine maritime Komponente zugeordnet war, muß Spekulation bleiben.[1] Vom Fundplatz Kalefeld aus hätten einem römischen Heer sowohl Rückzugsmöglichkeiten durch das Landesinnere an den Rhein als auch über die Weser und einen Seeweg entlang der Küste Germaniens ins Rheindelta zurück offen gestanden;[2] beide Varianten sind – auch in Kombination miteinander – denkbar. Obwohl es seit den Unternehmungen des Germanicus keine größeren Marineoperationen vor der germanischen Küste gegeben hatte, dürfte sich diese in der ersten Hälfte des 3. Jhs. nicht in einen unbekannten Raum verwandelt haben; vergleichbare Operationen sollten immer noch im Rahmen römischer Möglichkeiten gewesen sein.

In den folgenden Jahrzehnten konzentrierten sich die militärischen Anstrengungen der römischen Kaiser im wesentlichen auf die Donaugrenze sowie auf das Sassanidenreich, mit dem im Osten ein neuer, im Vergleich zum Partherreich deutlich offensiver agierender Gegner aufgetaucht war. Angesichts zahlreicher größerer Feldzüge, die zum Teil in bedeutenden Niederlagen wie etwa in der Schlacht bei Abrittus im Juni 251 endeten, oder militärischer Auseinandersetzungen im Rahmen von Bürgerkriegen, wie etwa der Schlacht

1 Immerhin zeigt die Formulierung in Hist. Aug. *Maximin.* 13.3 über die Kriegsziele des Maximinus (*animo concupiens usque ad Oceanum septentrionales partes in Romanam ditionem redigere*), daß der *Oceanus* immer noch den wichtigsten Bezugspunkt zur geographischen Verortung von Operationen im Norden darstellte; zur Diskussion des tatsächlichen Umfanges der geplanten Unternehmung cf. Dietz 1980, 242 mit weiterer Literatur.

2 Zum Kalefeld und dem Feldzug des Maximinus, der durch den Fund eine neue Wertung erfahren hat, cf. Geschwinde 2009a, Geschwinde 2009b, Geschwinde/Lönne 2009, Lehmann 2011, 102–112.

© KONINKLIJKE BRILL NV, LEIDEN, 2020 | DOI:10.1163/9789004414426_009

bei Verona zwischen Philippus Arabs und Decius im Sommer 249, liegt die Vermutung nahe, daß immer wieder kleine und größere Detachements oder sogar ganze Einheiten des britannischen Heeres auf den Kontinent transferiert wurden. Tatsächlich haben sich zwei Zeugnisse derartiger Verlegungen erhalten: so sind 255 Teile der *legio XX* in Mainz nachweisbar,[3] während einige Jahre später unter Gallienus Vexillationen der britannischen Legionen an der Donau mit Abteilungen aus den germanischen Legionen vereinigt wurden.[4] Insbesondere im letzteren Fall handelte es sich offenbar um ein zahlenmäßig substantielles Kontingent, denn neben den Legionsvexillationen wurden auch zugehörige Auxiliareinheiten verlegt.

Erst im Zusammenhang des 260 entstandenen Gallischen Sonderreichs finden sich wieder Nachrichten, die auf Aktivitäten römischer Marineeinheiten hindeuten. Bald nachdem Postumus von seinen Truppen zum Kaiser ausgerufen worden war und seine Herrschaft gefestigt hatte, scheint er 261 Britannien besucht zu haben. Anläßlich dieses Besuches wurden Münzen mit den Legenden NEPT COMITI und NEPTUNO REDUCI geprägt,[5] die in der Vergangenheit als Hinweis auf militärische Operationen gewertet worden sind, bei denen Marineeinheiten eine besondere Bedeutung zukam.[6] Alternativ hat man die Prägungen als Zeugen eines Besuches des Postumus gesehen, der sich in erster Linie der Loyalität der britannischen Truppen versichern wollte und nicht von einer militärischen Bedrohung nach Britannien gezogen wurde.[7] Für letztere Interpretation spricht nicht nur der Umstand, daß für militärische Auseinandersetzungen in Britannien zum Zeitpunkt des Besuches des Postumus keinerlei sonstigen Anhaltspunkte vorliegen, sondern auch, daß Postumus zwar den Titel *Germanicus maximus* annahm, nicht aber einen vergleichbaren Triumphaltitel, der mit einem Feldzug in Britannien in Verbindung zu bringen wäre. Da aber nicht zuletzt militärischer Erfolg für Postumus eine zentrale Legitimationsgrundlage darstellte, ist davon auszugehen, daß er bei einem erfolgreichen Feldzug in Britannien oder vergleichbaren Operationen zur See einen entsprechenden Titel angenommen hätte. Daher dürfte der Anlaß für die Münzprägungen tatsächlich ein Besuch gewesen sein, mit dem sich Postumus die Loyalität der in den britannischen Provinzen stationierten Legionen sichern wollte.

---

3 CIL XIII 6780.

4 CIL III 3228. Die Gesamtgröße dieses Verbandes ist schwer abzuschätzen, er könnte aber durchaus die Stärke einer Legion erreicht haben.

5 RIC 5.1 Postumus 30, 76, 214–217.

6 Mann 1989, 119.

7 Drinkwater 1987, 168–169.

Andere belastbare Nachrichten über Operationen zur See von größerem Umfang liegen für die Zeit des Gallischen Sonderreichs nicht vor. Ob ein Zug fränkischer Piraten bald nach 260, der mit dem verheerenden Herulerzug des Jahres 267 n. Chr. verglichen worden ist,[8] tatsächlich zu einer massiven Störung in Nordwesteuropa führte, muß bezweifelt werden. Der Überlieferung nach verheerten fränkische Gruppen die Küsten Galliens und Spaniens, plünderten dann Tarraco, bevor sie schließlich bis nach Afrika vordrangen.[9] Insbesondere in Spanien sollen sie dabei nachhaltigen Schaden verursacht haben; noch mehr als ein Jahrhundert später habe man nach Orosius auch in Tarraco die Zerstörungen sehen können.[10] Obwohl dieser Raubzug literarisch vergleichsweise gut belegt ist, bleiben die Einzelheiten doch völlig unklar. Zwar wird man die Zerstörungen in Spanien kaum bezweifeln wollen, wie die Franci aber nach Spanien gekommen sind, ist völlig unklar. Während in der Darstellung des Orosius lediglich der fehlende Verweis auf die Verwüstung Galliens, die ein Weg über Land mit sich gebracht hätte, auf die Nutzung des Seeweges hindeuten könnte,[11] legt die Formulierung des Aurelius Victor nahe, erst in Tarraco hätten die Franci dann Schiffe erbeutet, um mit diesen nach Afrika zu fahren.[12] Daneben bereitet inbesondere die Nachricht des Orosius, die Franci hätten sich zwölf Jahre in Spanien aufgehalten,[13] größere Schwierigkeiten, da sie sich schwerlich mit der Vorstellung eines einzelnen Raubzuges vereinbaren lässt.

8 Hist. Aug. *Gall.* 12.6 und 13.6–10, Zos. 1.39.1 und 1.40.1, Synk. 467.15–28, Zon. 12.26, Dexippus FGrH 100 F 28, der am Geschehen beteiligt war und die Verteidigung Athens leitete (cf. Hist. Aug. Gall. 13.8 mit Desbordes/Ratti 2002, 158–159). Cf. auch Demougeot 1969, 422–428, De Souza 1999, 222–223, Hartmann 2001, 214–215 mit weiterer Literatur. Der Herulerzug führte offenbar zu militärischen Auseinandersetzungen großen Ausmaßes (über den Herulerzug liegen zwar keine Informationen vor, doch über den Gotenzug des Jahres 269/70 berichtet Hist. Aug. *Claud.* 8.2 von 2.000 Schiffen und 320.000 Mann auf Seiten der Barbaren, cf. auch 8.4 und Zos. 1.42.1), verlangte der römischen Armee erhebliche Anstrengungen ab und zog den gesamten ägäischen Raum in Mitleidenschaft (Cf. etwa Hist. Aug. *Gall.* 13.6–8 und Hist. Aug. *Claud.* 9.2–9); zum Herulerzug cf. Desbordes/Ratti 2002, 157–160, Goltz-Hartmann 2008, 285–287 mit weiterer Literatur.

9 Aur. Vict. *Caes.* 33.3, Eutr. 9.8, Oros. *hist.* 7.22.7–9. Cf. De Souza 1999, 226–227, Haywood 1999, 47–48.

10 Oros. *hist.* 7.22.8–9. Eine fragmentarisch erhaltene Inschrift aus Tamouda (IAM 2.1 55) ist von Thouvenot 1938, als Beleg für dieses Geschehen interpretiert worden, cf. aber Haywood 1999, 48 n. 40. Cf. auch Keay 1981, 472–478, Zöllner 1970, 8, Haywood 1999, 48–49.

11 Ob dieser Befund allerdings belastbar ist, muß angesichts der starken Rhetorisierung von Oros. *hist.* 7.22.7–9 allerdings bezweifelt werden – Orosius geht es an dieser Stelle vor allem um die Darstellung reichsweiter Krisensymptome, die mit dem Hinweis auf Tarraco konkretisiert werden.

12 Aur. Vict. *Caes.* 33.2.

13 Oros. *hist.* 7.41.2.

Daher ist diese Bemerkung als Hinweis auf eine länger andauernde Aktivität interpretiert worden, für die sich allerdings sonst keine Belege finden;[14] die Trennung von den übrigen Nachrichten über diesen fränkischen Raubzug und die starke Rhetorisierung der gesamten Passage mahnen in jedem Fall zur großer Vorsicht.[15] Insgesamt erweist sich die Episode als nahezu undurchschaubar; für die Annahme umfänglicher Aktivititäten römischer Seestreitkräfte reichen die erhaltenen Nachrichten jedenfalls nicht aus.

Über die Militärorganisation des immerhin fast 14 Jahre lang bestehenden Gallischen Sonderreiches läßt sich kaum etwas in Erfahrung bringen. Der Kern des Reiches lag in Nordgallien, und während sich die spanischen Provinzen offenbar bereits nach dem Tod des Postumus 268 wieder der zentralen Autorität unterstellten, verblieben die britannischen Provinzen beim Gallischen Sonderreich – wozu es angesichts der Lage Britanniens vermutlich auch kaum Alternativen gab. Die Herrschaft der Nachfolger des Postumus, des Victorinus und schließlich des Tetricus, ist in Britannien inschriftlich nachweisbar;[16] einzelne Teile der in den britannischen Provinzen stationierten Einheiten dürften an den militärischen Auseinandersetzungen des Gallischen Sonderreiches beteiligt gewesen sein. Der Untergang des Reiches 274 scheint dann aber keine größeren negativen Auswirkungen auf die Provinzen Britanniens mit sich gebracht zu haben. Nachrichten über einen Besuch des Kaisers Aurelian in Britannien liegen nicht vor, der Kaiser wird sich unmittelbar nach der Auflösung des Gallischen Sonderreiches zum einen auf die Rückführung der geschlagenen Soldaten des Gegners und zum anderen auf die Sicherung der Rheingrenze konzentriert haben.

Die nächsten Britannien direkt betreffenden Nachrichten stammen aus der Regierungszeit des Kaisers Probus. Zosimus und Zonaras überliefern eine reichlich kuriose Geschichte, der zufolge es vermutlich 280 oder 281 in einer

---

14 Cf. Haywood 1999, 49.

15 Orosius vergleicht in *hist.* 7.41.2 eine zweijährige Krise (*biennium*) mit einer zweihundert Jahre (*per ducentos annos*) zurückliegenden zwölfjährigen (*duodecim*) Krise. Natürlich ist nicht auszuschließen, daß eine günstige Fügung des Schicksals dem christlichen Chronisten drei Zahlenangaben bescherte, die jeweils aus dem Einer-, Zehner- und Hunderterbereich kommen und jeweils mit 2 beginen; der Verdacht eines bewußten Arrangements liegt aber nahe.

16 Victorinus: RIB 2238, 2241, 2251, 2261, 2287 und 2296, cf. auch RIB 2459.64; Tetricus: RIB 1185, 2224, 2225 und 2226. Abgesehen von RIB 2459.64 (Ziegelstempel) und RIB 1185, einem von *cohors I Aelia Dacorum Tetricianorum* (cf. Holder 1982, 115, Jarrett 1994, 45–46, Spaul 2000, 344–347) gestifteten Altar aus Birdoswald, auf dem die Einheit den zusätzlichen Ehrentitel *Tetricianorum* aufweist, handelt es sich um Meilensteine. Für den Versuch einer Rekonstruktion der Dislozierung römischer Einheiten in Nordengland gegen Ende des gallischen Sonderreiches cf. Breeze/Dobson 1985, 13–14 mit fig. 9.

der britannischen Provinzen einen Usurpationsversuch gegeben habe.[17] Der namenlose Usurpator, über den nur überliefert ist, daß es sich um einen britannischen Statthalter handelte, sei nicht etwa im Verlaufe eines Feldzugs geschlagen sondern vielmehr von einem Feldherrn des Probus namens Victorinus in einer Nacht- und Nebelaktion beseitigt worden.[18] In der Vergangenheit ist unter anderem auf der Basis von Hortfunden versucht worden, als Ursache für diesen Usurpationsversuch eine militärische Krise in den britannischen Provinzen zu konstruieren.[19] Hierfür fehlen aber nicht nur tragfähige Belege, auch die von Zosimus und Zonaras erzählte Geschichte wirkt eher so, als habe es sich bei der Usurpation um das Bemühen einer Einzelperson gehandelt und nicht um eine Reaktion des Provinzheeres auf eine Bedrohung von außen oder um das Ergebnis einer bereits erfolgreichen Barbarenabwehr. Wohl zeitlich in das direkte Vorfeld dieses kuriosen Usurpationsversuches gehört eine Umsiedelung von Burgundi und Vandali nach Britannien, die offenbar während des Raetienfeldzuges des Probus 278 in römische Hände geraten waren.[20] Inwieweit Britannien in die gescheiterten Usurpationsversuche von Proculus und Bonosus involviert war, von dem die *Historia Augusta* immerhin zu wissen vorgibt, daß er – allerdings recht glücklos – römische Kriegsschiffe kommandierte,[21] läßt sich angesichts des Umstandes, daß kaum verläßliche Nachrichten über diese beiden Usurpatoren erhalten sind, nicht entscheiden; möglicherweise handelt es sich bei der gesamten Episode um eine Erfindung.[22] Wenn es einem

17 Zos. 1.66.2 und 1.68.3; Zon. 12,29.

18 Zos. 1.66.2: καλέσας γὰρ τὸν Βικτωρῖνον πρὸς ἑαυτὸν καὶ ἐπὶ τῇ συμβουλῇ μεμψάμενος τὸ πταῖσμα ἐπανορθώσοντα πέμπει.

19 Kreucher 2003, 165, der vorgeschlagen hat, einen in einer Inschrift aus Cirencester belegten Statthalter der Provinz Britannia Prima (RIB 103: *I*(*ovi*) *O*(*ptimo*) [*M*(*aximo*)] | *L*(*ucius*) *Sept*(*imius*) [*3*] | *v*(*ir*) *p*(*erfectissimus*) *pr*(*aeses*) *B*[*r*(*itanniae*) *pr*(*imae*)] | *resti*[*tuit*] | *civis R*[*emus*] || [*Si*]*gnum et* | [*e*]*rectam* | [*p*]*risca re*|[*li*]*gione co*|[*l*]*umnam* || *Septimius* | *renovat* | *primae* | *provinciae* | *rector*) mit diesem Usurpator zu identifizieren (Kreucher 2003, 203). Cf. aber Birley 2005, 426–427, der nicht zuletzt unter Verweis auf die Formulierung *prisca religione* die Inschrift in die Zeit Kaiser Julians datiert. Ob die Formulierung allerdings tatsächlich interpretativ belastbar ist, läßt sich nicht endgültig entscheiden; sie könnte auch dem Verszwang geschuldet sein.

20 Zos. 1.68.3. Cf. Kreucher 2003, 145–146.

21 Hist. Aug. *quatt. tyr.* 15.1; die Formulierung *in Rheno Romanas lusorias Germani incendissent* erlaubt zwar einen Rückschluß auf die Anwesenheit römischer Kriegsschiffe, stellt aber nicht zwingend einen Hinweis auf die Fortexistenz der *classis Germanica* dar (so etwa Paschoud 2002, 282).

22 Hist. Aug. *Prob.* 18.5 sowie ausführlich Hist. Aug. *quatt. tyr.*12.1–15.8; der größte Teil der dort versammelten Informationen dürfte allerdings von äußerst zweifelhafter Historizität sein, cf. Chastagnol 1994, 1109–1112, Lippold 1998, 200, Urban 1999, 94, der bemerkt: „Die beiden fiktiven Kurzviten sind praktisch wertlos“, Paschoud 2002, 134–138, 265–276 für eine

dieser beiden Usurpatoren gelungen wäre, nach Nordgallien auszugreifen, ist es denkbar, daß sich auch Britannien auf seine Seite gestellt hätte. Es hat jedoch eher den Anschein, als habe es sich bei beiden Usurpationen – sofern es sie tatsächlich gegeben hat – um lokal begrenzte Phänomene gehandelt.

Kaiser Carinus schließlich führte erneut den Titel *Britannicus maximus*, was auf militärische Unternehmungen in Britannien hindeutet.[23] Wieder liegen die Hintergründe dieser Aktivitäten im Dunkeln. Über einen Besuch Britanniens durch den Kaiser liegen keine Nachrichten vor, und ein solcher ließe sich auch schwer mit der bekannten Chronologie der Herrschaftszeit des Carinus in Einklang bringen. Da Diocletian bald nach seinem Sieg im Juli 285 über Carinus ebenfalls den Titel *Britannicus maximus* annahm,[24] ist vermutet worden, die Feldzugsunternehmungen in Britannien seien von Diocletian zum Abschluß gebracht worden.[25] Ebenso wie die Einzelheiten der militärischen Situation in Britannien liegt auch der kurze Bürgerkrieg zwischen Carinus und Diocletian nahezu völlig im Dunkeln. Zwar sind verschiedene Nachrichten über die Niederlage des Carinus erhalten, die sich voneinander vor allem durch den Grad an Beeinflussung durch diokletianische Propaganda unterscheiden dürften, aus welchen Truppen sich das Heer des Carinus zusammensetzte, ist aber unbekannt. Wie schon zuvor im Falle des gallischen Sonderreiches wäre es zumindest denkbar, daß die britannischen Provinzen als eine Art Personalreservoir dienten, aus dem man sowohl für Konflikte an der Rheingrenze als auch für Bürgerkriegsauseinandersetzungen schöpfen konnte. Die regelmäßige Durchführung von Transportunternehmungen auch größeren Ausmaßes wäre hierfür eine grundlegende Voraussetzung.

Das Bild der rund 50 Jahre zwischen dem Ende der Herrschaft der Severer und dem Beginn der Herrschaft Kaiser Diocletians ist insgesamt betrachtet zwiespältig – auf der einen Seite fehlen genügend Informationen, um den Ablauf der Ereignisgeschichte verläßlich rekonstruieren zu können, auf der anderen Seite scheint der Zeitraum von durchaus intensiven Aktivitäten geprägt gewesen zu sein. Jede Involvierung Britanniens in Auseinandersetzungen auf dem Kontinent bedeutete zwangsläufig den Transport von Truppen über See, und so ist davon auszugehen, daß die römischen Einheiten in Bri-

ausführliche Diskussion der Proculusvita, 276–288 für eine ausführliche Diskussion der Bonosusvita, Birley 2005, 367.

23 CIL XIV 126. Möglicherweise ist eine Bemerkung in Nemes. *cyn.* 69–70 hierauf zu beziehen: *nec taceam, primum quae nuper bella sub Arcto | felici, Carine, manu confeceris, ipso paene prior genitore deo*, cf. Mann 1989, 5, Casey 1994, 101–103.

24 CIL XVI 128.

25 Casey 1994, 103, der zwei Feldzüge des Carinus 284 und 285 vorschlägt.

tannien weiterhin über die entsprechenden Fähigkeiten und Transportkapazitäten verfügten. Die Jahrzehnte nach der Ermordung des Kaisers Severus Alexander werden häufig mit einem krisenhaften Niedergang staatlicher Machtausübung in Verbindung gebracht,[26] und zweifellos lassen sich Phänomene wie das Gallische Sonderreich als Ergebnis von Zentrifugalkräften interpretieren, die bei einer geschwächten zentralen Autorität mit einer gewissen Zwangsläufigkeit an den Grenzen eine Usurpation nach der anderen hervorriefen. Auf die militärischen Möglichkeiten des römischen Reiches ist dieses Modell des Niedergangs aber nur sehr eingeschränkt anwendbar.

Zwar ist verschiedentlich vermutet worden, im Verlaufe des 3. Jhs. sei es bei den römischen Seestreitkräften zu einem deutlichen Leistungseinbruch gekommen.[27] Eine derartige Vermutung hält aber der Überprüfung an der Realität, auch wenn sie nur noch schemenhaft greifbar ist, nicht stand – wäre die zweite Hälfte des 3. Jhs. tatsächlich eine Zeit des Niedergangs römischer Marineeinheiten in Nordwesteuropa gewesen, hätte weder der regelmäßige planvolle Transport größerer Truppenkörper über den Kanal durchgeführt noch der Nachschub für zahlreiche Küsteninstallationen reibungslos abgewickelt werden können. Der Umstand, daß die *classis Britannica* zum letzten Mal inschriftlich zur Regierungszeit von Philippus Arabs belegt ist,[28] besitzt in diesem Zusammenhang nur äußerst geringen Wert. Zum einen ist es sehr wohl denkbar, daß die Organisation römischer Marineeinheiten im Verlauf des 3. Jhs. eine Veränderung erfahren hat, mit der beispielsweise das Verschwinden des Einheitennamens *classis Britannica* einherging. Zum anderen liegen insgesamt so wenig Inschriftenzeugnisse vor,[29] daß ein Fehlen entsprechender Belege

26 Zu Entwicklung des Modells einer Reichskrise sowie den damit verbundenen Problemen cf. etwa Loriot 1975, 659, Demandt 2007 34–46 (mit älterer Literatur), Strobel 1993, 340–348. Positiver dagegen etwa Campbell 2005, 111: „The empire survived partly because its army was still capable of winning substantial victories, and because the military structure did not disintegrate despite the frequent civil wars".

27 Cf. etwa Demandt 2007, 39 und 488–489.

28 CIL XII 686, eine Grabinschrift eines Angehörigen der *classis*, die sich durch die Verwendung des Ehrennamens *Philippiana* für die *classis Britannica* – der auch für andere *classes* belegt ist, so für die misenatische *classis* in CIL III 7327 (*classis Praetoria Misenensis Pia Vindex Philippiana*), CIL XVI 152 (*classis Praetoria Philippiana Pia Vindex Misenensis*) und ILS 9221 (*classis Praetoria Misenensis Pia Vindex Philippiana*) sowie für die ravennatische *classis* in CIL XI 6107 (*classis Praetoria Ravennas Pia Vindex Filipporum* [sic]) – in die Regierungszeit von Philippus Arabs datieren läßt.

29 Abgesehen von einer vergleichsweise großen Zahl an Ziegelstempeln der *classis Britannica*, zwei Bauinschriften vom Hadrianswall (RIB 1944 und 1945) sowie einem fragmentarisch erhaltenen Militärdiplom (AE 2008, 1754, cf. Eck/Pangerl 2008; die Rekonstruktion des Einheitennamens ist allerdings nicht ganz sicher) bezeugen derzeit lediglich neun

im 4. Jh. ohne weiteres entweder durch die Veränderung des „epigraphical habit" im 3. Jh. oder schlicht durch den Zufall der Überlieferung erklärt werden kann. Zwar ist es denkbar – und angesichts der Teilung der Provinz in zunächst zwei, dann drei und schließlich vier Provinzen vielleicht sogar naheliegend – daß eine Einheit mit der Bezeichnung *classis Britannica* als nicht mehr zeitgemäß empfunden wurde. Diese Vermutung scheint darüber hinaus durch den Umstand gestützt zu werden, daß in der *Notitia Dignitatum* anstelle der *classis Britannica* andere *classes* – die eingangs bereits erwähnten *classes Sambrica* und *Anderetianorum* – genannt werden.[30] Das Fehlen entsprechender Inschriften nach 249 besitzt aber für sich allein genommen keinen argumentativen Wert, und gleichgültig wie die römische Marineorganisation in der zweiten Hälfte des 3. Jhs. beschaffen war, für einen Niedergang der Leistungsfähigkeit fehlen jegliche Belege.

Etwa ein Jahrzehnt nach dem Ende des gallischen Sonderreiches wurden die gallischen und spanischen Provinzen durch Unruhen erschüttert, deren genaue Ursachen ebenso wie ihr tatsächliches Ausmaß bis heute umstritten sind.[31] In jedem Fall scheinen die sogenannten *bagaudae* als eine hinreichende Bedrohung wahrgenommen worden zu sein, um Kaiser Diocletian zu veranlassen, den wohl im Dezember 285 zum Caesar erhobenen Maximian nach Gallien zu schicken, wo dieser im Frühjahr des folgenden Jahres einen erfolgreichen Feldzug durchführte.[32] Zu seinen Offizieren zählte Carausius, ein Menapier, der sich offenbar vom einfachen Soldaten so weit nach oben gedient hatte, daß ihn Maximinus unmittelbar nach Abschluß der Unternehmung gegen die *bagaudae* mit einem Sonderkommando zur Bekämpfung fränkischer und sächsischer Piraten betraute, die nach Eutropius die nordgallischen Küsten unsicher machten.[33] Mit diesem Kommando nahm eine Geschichte ihren Lauf, an deren Ende die Usurpation des Carausius und das sogenannte Britannische Sonderreich stehen sollten, welches unter Carausius und seinem Nachfolger Allectus etwa ein Jahrzehnt Bestand hatte. Einige wenige Eckdaten können über diese Zeit als einigermaßen gesichert gelten.

Der Feldzug des Carausius gegen die germanischen Piraten, der den größten Teil der Feldzugssaison des Jahres 286 eingenommen haben dürfte, war offen-

---

Inschriften die Existenz der *classis Britannica* (RIB 66, RIB 1340, CIL XII 686; XIII, 3540, 3543, 3544, 3546; AE 1960, 28; RHP 97).

30 Zur *classis Sambrica* Not. dign. *occ.* 152.3, zur *classis Anderetiana* Not. dign. *occ.* 156.42.

31 Cf. Demandt 2007, 49–50, 309; Badot/Decker 1992, Urban 1999, 94–96.

32 Die genaue Datierung der Ereignisse ist umstritten. Eine Übersicht über die verschiedenen Vorschläge bei Kolb 1987, 24–25; cf. auch Birley 2005, 374–375. Zur Frage nach der Nachhaltigkeit des Erfolges von Maximian cf. Badot/Decker 1992, 366–369.

33 Eutr. 9.21.

bar von Erfolg gekrönt. Der spätere Einsatz fränkischer Hilfstruppen durch Allectus liefert dabei möglicherweise sowohl einen Hinweis auf den Charakter des Feldzuges als auch auf die Umstände des Sieges: Die Stellung von Hilfstruppen könnte Teil eines Vertrages gewesen sein, der den erfolgreichen Feldzug abschloß, bei dem es sich aller Wahrscheinlichkeit nach um eine Strafexpedition im Rheinmündungsgebiet gehandelt haben dürfte. Der Erfolg des Carausius führte allerdings nicht zu einem weiteren Aufstieg, vielmehr wurde ihm offenbar vorgeworfen, Beute unterschlagen oder sogar Plünderungen durch germanische Invasoren zugelassen zu haben, um diese dann auf dem Rückweg abzufangen und sich ihre Beute anzueignen; daraufhin verurteilte Maximian ihn zum Tode.[34] Als Folge ließ sich Carausius vermutlich im Herbst 286 wohl in Gallien zum Kaiser ausrufen und – diese Reihenfolge legt die schriftliche Überlieferung nahe – brachte dann die britannischen Provinzen unter seine Kontrolle.[35] Diese bildeten den Kern seines Herrschaftsraumes, der sich jedoch nicht auf Britannien beschränkte; neben Nordgallien scheinen auch Teile Niedergermaniens wenigstens zeitweise von Carausius kontrolliert worden zu sein.

Erste Versuche Maximians, die Usurpation niederzuschlagen, erbrachten 289 zunächst Erfolge in Gallien.[36] Ein sich anschließender Versuch, in Britannien zu landen, scheiterte aber der Überlieferung nach an widrigen Witterungsbedingungen, denen angeblich ein Großteil des zusammengezogenen Schiffsmaterials zum Opfer fiel.[37] Denkbar wäre tatsächlich, daß der Feldzug in Gallien bis in den Herbst hinein angedauert hatte, so daß sich das Zeitfenster für eine Invasion Britanniens bereits geschlossen hatte. Andererseits ist die Betonung der Wetterverhältnisse in jüngerer Zeit sehr plausibel als Schutzbehauptung interpretiert worden,[38] zumal – nach Eutrop – gegen Carausius

34 Eutr. 9.21. Cf. Casey 1994, 39–41, Birley 2005, 375. Die Vorwürfe gegen Carausius zeigen dabei exemplarisch das römische Vorgehen bei der Piratenbekämpfung – nach Eutrop soll er die bei der Kaperung von Seeräuberschiffen gemachte Beute nicht den rechtmäßigen Besitzern oder – wenn diese bei dem jeweiligen Überfall zu Tode gekommen sein sollten – dem Kaiser zugeführt, sondern vielmehr unterschlagen haben. Der Vorwurf bestand dabei in der Unterschlagung; das reaktive, nur auf bereits begangene Überfälle reagierende Vorgehen des Carausius wurde hingegen von den Zeitgenossen offenbar als normal empfunden. Gerade in der Carausius feindlich gesonnenen Panegyrik (Paneg. 8.12.1–2) wird er zwar selbst zum Piraten erklärt, der Vorwurf, er habe seine ursprüngliche Aufgabe nicht richtig ausgeführt, findet sich aber nicht.

35 Eutr. 9.21. Cf. Casey 1994, 52.

36 Paneg. 11.7.1.

37 Paneg. 8.12.2.

38 Birley 2005, 381; die Betonung der widrigen Witterung dient daneben wohl auch der besonderen Betonung der Leistung des Constantius, der trotz ungünstigen Wetters (Pa-

vergeblich Krieg geführt worden sei, so daß man schließlich zu einem Frieden habe übereinkommen müssen.[39] Die Bemerkung des Eutrop, Carausius sei *rei militaris peritissimus* gewesen, weist dabei deutlich darauf hin, daß das Scheitern der Invasionsanstrengungen des Maximian nicht allein auf das Wetter, sondern vielmehr in erster Linie auf Bemühungen des Carausius zurückzuführen war, über die sich allerdings zunächst nichts in Erfahrung bringen läßt.

Als Folge des damit gescheiterten Versuchs Maximians, Carausius zu schlagen und seiner Usurpation ein Ende zu setzen, scheint es entweder zu einer Art stillschweigender Übereinkunft oder sogar zu einer Vereinbarung gekommen zu sein, wonach die Autorität des Carausius in den britannischen Provinzen bestätigt wurde.[40] Nach Aurelius Victor wurde er dabei offenbar mit dem Schutz Britanniens nach außen betraut.[41] Ob Boulogne-sur-mer bereits im Zusammenhang des Feldzuges von 289 einmal von Maximian erobert wurde, läßt sich nicht entscheiden.[42] Carausius hätte dann den wichtigen Hafenplatz nochmals zurückerobern müssen, denn in den folgenden Jahren war Boulogne wieder in seinem Besitz, ehe es schließlich 293 von Constantius Chlorus eingenommen wurde.[43]

Dieser konnte während seines Feldzuges offenbar den größten Teil der von Carausius kontrollierten Gebiete auf dem Kontinent unter seine Kontrolle bringen und bot so möglicherweise dem Allectus – in dem die Forschung lange zu Unrecht einen Finanzverwalter gesehen hat,[44] bei dem es sich aber am ehes-

neg. 8.14.3) – eben im Gegensatz zu Maximian – in Britannien landen und Carausius besiegen konnte.

39 Eutr. 9.22: *cum Carausio tamen, cum bella frustra temptata essent contra virum rei militaris peritissimum, ad postremum pax convenit.*

40 Aur. Vict. *Caes.* 39.39.

41 Aur. Vict. *Caes.* 39.38. Möglicherweise gehört diese Nachricht in den Kontext von Münzprägungen, die ihn zusammen mit Diocletian und Maximian zeigen und offenbar einen Versuch darstellten, seine Herrschaft zu legitimieren, cf. Casey 1994, 110–111, Birley 2005, 381–382.

42 Zu den Problemen der Chronologie cf. Casey 1994, 106–108.

43 Paneg. 8.6.1–7.3.

44 Diese Deutung scheint auf Webb 1906 zurückzugehen; cf. auch Casey 1994, 127–129 mit weiterer Literatur; sie stützte sich wesentlich uf die Interpretation der Münzaufschrift *RSR* auf carausischen Münzen als *rationalis summae rei*; cf. aber De la Bédoyere 1998, 79–82, der die Abkürzung INPCDA auf der Rückseite eines auf der Vorderseite mit der Abkürzung RSR versehenen Bronzemedallions überzeugend als Zitat aus Vergils vierter Ecloge (Verg. *ecl.* 4.6–7: *redeunt Saturnia regna | iam nova progenies caelo demittitur alto*) interpretiert hat (cf. auch De la Bédoyère 1997, 358); auch auf anderen RSR-Prägungen finden sich klassische Anspielungen, cf. Casey 1994, 58–59. Bei der Zuweisung der Deutung der Position des Allectus als der eines hohen Finanzverwalters an Cooke 1781 durch Loriot 1992, 164 handelt es sich offenbar um ein Mißverständnis, da Cooke Allectus offenkundig

ten um den Prätorianerpräfekten des Carausius gehandelt haben dürfte[45] – eine Gelegenheit für einen Umsturzversuch.[46] Dieser gelang, Carausius wurde getötet, und Allectus herrschte für weitere drei Jahre, ehe Constantius schließlich wohl im Sommer 296 einen neuen Anlauf unternahm, um in Britannien zu landen.[47] Hierbei handelte es sich offenbar um eine Unternehmung erheblichen Ausmaßes, die insofern außerordentlich erfolgreich war, als es Constantius gelang, seine Truppen ohne Widerstand in Britannien zu landen.[48]

Für diesen Invasionsversuch hatte Constantius zwei große Verbände vorbereiten lassen, die aus der Seine-Mündung und von Boulogne-sur-mer aus aufbrachen.[49] Während die westliche Gruppe unter dem Kommando eines Offiziers namens Asclepiodotus stand,[50] wurde die östliche Gruppe von Constantius persönlich angeführt. Sofern die Bemerkung des anonymen Panegyrikers, Allectus habe Flotte und Hafen beim Herannahen des Constantius im Stich gelassen und sei dem bereits gelandeten Asclepiodotus entgegengeeilt,[51] nicht eine bloße rhetorische Übertreibung darstellt, hatte Allectus gegen diese doppelte Bedrohung seinerseits zwei Schiffsverbände aufgeboten, wobei einer davon bei der Isle of Wight positioniert war,[52] während sich der andere offenbar weiter östlich befand. Hinter der Formulierung *portum deseruit* könnte sich dabei durchaus ein konkreter Hafen besonderer Prominenz verbergen.[53] Wenn Richborough in dieser Zeit tatsächlich der wichtigste Hafen an der englischen Südostküste war, legt die Bemerkung im *panegyricus* den Schluß nahe, daß der zweite Schiffsverband des Allectus, der von ihm persönlich kommandiert wurde, am Kanalausgang positioniert und auf Richborough gestützt war.[54] Auch der Umstand, daß wenigstens ein Teil des Verbandes des Constantius

---

für den Prätorianerpräfekten des Carausius gehalten hat, cf. Cooke 1781, vol. 2, 461: „Soon after, Carausius was assassinated by the treacherous Allectus, his prime minister, and the Captain of his Guards".

45 Birley 2005, 375–376; der Gedanke an sich scheint, wie in der vorigen Fußnote ausgeführt, zum ersten Mal bei Cooke 1781, vol. 2, 461 nachweisbar zu sein.

46 Aur. Vict. *Caes*. 39.40, Eutr. 9.22.2.

47 Paneg. 8.14.3–5.

48 Paneg. 8.15.1.

49 Paneg. 8.14.4.

50 Zu Iulius Asclepiodotus cf. PLRE 115–116 (Asclepiodotus 3), Birley 2005, 388.

51 Paneg. 8.15.5–6.

52 Paneg. 8.15.1.

53 Paneg. 8.15.5.

54 Dagegen hält Eichholz 1953, 44 Dover aufgrund seiner Lage gegenüber dem Ausgangshafen des Constantius für den wahrscheinlichsten Kandidaten sowie neben Richborough auch Lympne für möglich.

durch Nebel vom Kurs abkam und dann offenbar direkt London ansteuerte,[55] deutet auf eine Orientierung zum östlichen Kanalausgang hin. Die Ziele der beiden Landungsgruppen des Constantius, die auf der Basis der obigen Überlegungen in der der Isle of Wight gegenüberliegenden Küste und dem Gebiet um Richborough zu identifizieren sind, wirken plausibel. Weder das umfangreiche Schwemmlandgebiet der sich westlich an das höhergelegene Kent anschließenden Romney Marsh,[56] noch die anschließende Südküste, insbesondere unmittelbar westlich von Beachy Head, wirken aufgrund einer fehlenden direkten Straßenanbindung nach Norden für die Anlandung eines größeren Truppenkontingentes, dessen Ziel ein schneller Vormarsch sein soll, wirklich geeignet. Erst mit dem Zurücktreten der South Downs von der Küste westlich des heutigen Brighton wird wieder ein von See her leichter erreichbares Gebiet erreicht, das zugleich einen gut erschlossenen Zugang in das Landesinnere bietet.

Die Vorkehrungen des Allectus lassen darauf schließen, daß er über die Planungen des Constantius verhältnismäßig gut unterrichtet gewesen sein muß; hierfür sprechen die Verteilung seiner Seestreitkräfte auf zwei Verbände, die Positionierung einer Gruppe in der Nähe des Landungszieles des Asclepiodotus sowie nicht zuletzt der Umstand, daß sich Allectus persönlich dem Verband entgegenstellte, der von Constantius kommandiert wurde. Zu zwei großen Seeschlachten im Kanal kam es jedoch nicht. Dem Landungsverband des Asclepiodotus gelang es, im Schutze des Nebels unbemerkt an den gegnerischen Schiffen vorbei zu gelangen und zu landen.[57] Dieses wichtige Detail verdeutlicht die Probleme, die sich bei der Bekämpfung eines Gegners zur See boten. Bereits dessen Lokalisierung, die für einen erfolgreichen Einsatz die erste und wichtigste Voraussetzung war, hing in erheblichem Maße von den Witterungsbedingungen ab, die, wie das Beispiel zeigt, selbst große Verbände vor der Entdeckung schützen konnten. Dieser Umstand, der den Römern ohne Zwei-

55 Hierbei handelte es sich augenscheinlich um die Truppentransporter des Constantius; die Wendung *imminentia vela conspexerat, timuit iam iamque venturum* (Paneg. 8.15.5) ist von Eichholz 1953, 43–44 als Hinweis auf eine Aufteilung des Kontingents in vorausfahrende Kriegsschiffe und Transporter interpretiert worden. Zwar läßt sich der Formulierung *milites vestri … ad oppidum Londinium pervenerant* (Paneg. 8.17.1) nicht direkt entnehmen, um welche Schiffe es sich handelte, doch zeigt die Rückkehr des Constantinus nach Gallien (Eichholz 1953, 44–45), daß er sich offenbar – obwohl Allectus sich gegen Asclepiodotus gewandt hatte – nicht in der Lage sah, eine Landung durchzuführen.

56 Der Küstenverlauf der Romney Marsh war bereits in der Antike starken Veränderungen unterworfen, für eine Übersicht cf. Cunliffe 1980a.

57 Paneg. 8.15.1: *ad tempus ipsum tantae se dorso maris nebulae miscuerunt, ut inimica classis … ignorantibus omnino hostibus praeteriretur.*

fel bewußt war, läßt für die Einschätzung der Bedeutung von Seestreitkräften für die Invasionsabwehr nur einen Schluß zu: Da sie eine Kontaktaufnahme mit dem Gegner nicht garantieren konnten, war ihre Bedeutung letzten Endes sekundär.

Der weitere Verlauf der Operationen gegen Allectus bestätigt diese Einschätzung. Die sich an die Landung anschließende Verbrennung der eigenen Schiffe durch Asclepiodotus, die von dem anonymen Verfasser des *panegyricus* als besonders anspornende Maßnahme und Ausdruck grenzenlosen Vertrauens in die Sieghaftigkeit des Constantius gepriesen wird,[58] dürfte in Wahrheit einen eher praktischen Hintergrund gehabt haben. Da der gegnerische Flottenverband immer noch intakt war, gleichzeitig aber Asclepiodotus nicht bereit gewesen sein dürfte, Abteilungen seines Heeres zum Schutz der Schiffe zurückzulassen, bedeutete eine Verbrennung der Schiffe eine simple Vorkehrung gegen eine mögliche Wegnahme durch die Einheiten des Allectus. Auf die Nachricht von der Landung des Asclepiodotus wandte sich Allectus diesem entgegen und verlor schließlich in einer Feldschlacht Reich und Leben.[59] Bezeichnenderweise ist es selbst der Darstellung des *panegyricus* nach nicht die Auseinandersetzung zur See, die das Schicksal des Allectus besiegelt, sondern die Niederlage an Land. Eine erfolgreiche Seeschlacht gegen die Verbände des Constantius hätte einen Invasionsversuch zum Scheitern bringen können, selbst eine Niederlage zur See wäre aber durch einen Sieg über das im Anschluß an die Seeschlacht gelandete Heer kompensiert worden. Der Kampf an Land, nicht auf See, war letzten Endes entscheidend, und zwar sowohl für die erfolgreiche Durchführung als auch für die gelungene Abwehr einer Invasion. Constantius wird nach seinem Sieg eine gewisse Zeit in Britannien verbracht haben; zum einen dürften die zivile und militärische Administration von Günstlingen der beiden Usurpatoren gesäubert worden sein, zum anderen liegt die Vermutung nahe, er habe auch die Nordgrenze des römischen Einflußraumes besucht. Wohl in den Zeitraum unmittelbar nach der Niederlage des Allectus gehört auch die Aufteilung Britanniens in insgesamt vier Provinzen.[60]

Die zivile und militärische Organisation des britannischen Sonderreiches liegt weitgehend im Dunkeln. Von seinen Beamten ist lediglich Allectus namentlich bekannt, inwieweit Carausius neue Statthalter in den britannischen Provinzen einsetzte, ist dagegen unbekannt; immerhin ist die Anerkennung seiner Herrschaft durch eine Inschrift aus Carlisle auch für *Britannia*

58 Paneg. 8.15.2: *iam vero quod idem ille vestro auspicio invictus exercitus, statim atque Britanniae litus invaserat, universis navibus suis iniecit ignes.*

59 Paneg. 8.16.1–2; das Schlachtfeld ist bis heute nicht lokalisiert, cf. Eichholz 1953, 45.

60 Birley 2005, 397–398.

inferior belegt.[61] Einerseits war dies wegen der Kontrolle sowohl der britannischen Provinzen wie auch größerer Teile Nordgalliens durch Carausius wohl selbstverständlich, andererseits muß sich angesichts eines mehrere Provinzen umfassenden Herrschaftsraumes das britannische Sonderreich auf eine zahlenmäßig durchaus signifikante Funktionselite gestützt haben. Die Forschung hat hierbei unter anderem die Münzprägung des Carausius als Hinweis für eine Hinwendung an die lokalen Eliten Britanniens gewertet.[62] Auch die Militärorganisation des selbst nach den Verlusten infolge des Feldzuges von Maximian noch immer drei Legionsstandorte umfassenden Sonderreiches liegt weitgehend im Dunkeln.

Inwieweit sich Carausius um eine auf Invasionsabwehr hin optimierte Form des Küstenschutzes bemühte, wie in der Vergangenheit zum Teil vorgeschlagen worden ist,[63] läßt sich nicht entscheiden. Von der Interpretation der an der Küste liegenden Kastelle Süd- und Südostbritanniens als eine Art „Atlantikwall" des Carausius ist die Forschung inzwischen vor allem aufgrund der mit den einzelnen Plätzen verbundenen Datierungsproblemen abgekommen. Die in der *notitia dignitatum* zum Kommando des *litus Saxonicum* gezählten Kastelle von Brancaster, Burgh Castle, Bradwell, Reculver, Richborough, Dover, Lympne, Pevensey und Portchester,[64] zu denen häufig die in der *notitia digni-*

61 RIB 2291. Cf. Birley 2005, 377–378.

62 Birley 2005, 376–377; allgemein zur Münzprägung des Carausius und des Allectus cf. Williams 2004. Zur propagandistischen Funktion klassischer Anspielungen auf den weiter oben erwähnten RSR-Prägungen cf. Casey 1994, 58–59., De la Bédoyère 1998, 87–88.

63 White 1961, 25. Dagegen Johnson 1979, 104, Cunliffe 1977, 3.

64 Zu Brancaster cf. St Joseph 1936, Edwards/Green 1977, Hinchliffe/Green 1985, Pearson 2002, 11–15. Aufgrund der traditionellen äußeren Form ist verschiedentlich ein Baudatum zu Beginn des 3. Jhs. oder früher angenommen worden (cf. etwa Johnson 1989, 131); Pearson 2002, 54 hat jedoch darauf hingewiesen, daß die frühesten Befunde aus dem Inneren des Kastells in die zweite Hälfte des 3. Jhs. zu datieren sind, was eine Datierung auf die Mitte des Jahrhunderts wahrscheinlicher macht. Ein Vorgängerkastell gilt aufgrund der Existenz einer vicus-artigen Siedlung, die bis in das 2. Jh. zurückzudatieren ist, als wahrscheinlich; cf. Pearson 2002, 14–15. Die *equites Dalmatae* scheinen nicht die einzige Garnison in Brancaster gewesen zu sein; im Kontext mit Material, das in das 4. Jh. datiert worden ist, fanden sich bei Grabungen 1974 und 1977 zwei Ziegel der *cohors I Aquitanorum Veterana* (RIB 2466, cf. Holder 1982, 112, Jarrett 1994, 52, Spaul 2000, 141–144), cf. Hinchliffe/Green 1985, 58 und 61. Zwar ist keine direkte Straßenanbindung nachweisbar, Brancaster liegt aber zwischen dem von Ixworth nach Holme-next-the-Sea verlaufenden Peddars's Way (Margary 1973, 258–261) und einer ungefähr parallel dazu verlaufenden Straße in Richtung auf die Holkham Bay (Margary 1973, 273–274). Zu Burgh Castle cf. Harrod 1859, Fox 1911, 279–323, Morris 1947, Morris/Hawkes 1949, Johnson 1980, Johnson 1983b, Pearson 2002, 17–19. Das in der *notitia dignitatum* erähnte *Gariannonum* ist zumeist mit Burgh Castle identifiziert worden, während Caister-on-Sea hingegen als befestigte Zivil-

tatum nicht erwähnten Kastelle Walton Castle, Caister-on-Sea, Reedham und Carisbrooke Castle gezählt werden,[65] entstanden zum Teil zu sehr unterschiedlichen Zeiten – viele Kastelle existierten bereits, als sich Carausius zum Kaiser ausrufen ließ, die Anlagen von Brancaster und Reculver offenbar schon seit dem Ende des 2. Jhs. Eine Nutzung unter Carausius läßt sich in vielen Fällen anhand des numismatischen Befundes nachweisen,[66] doch inwieweit die einzelnen Anlagen etwa in ein zusammenhängendes Kommando integriert waren oder lediglich als Standorte für Einheiten des Heeres des britannischen Sonderreiches fungierten, ist unbekannt. Da der Umfang und insbesondere die Zusammensetzung der Truppen des Carausius nicht bekannt sind, läßt sich beispielsweise nicht entscheiden, ob neben den in Britannien stationierten Einheiten auch solche aus kontinentalen Provinzen ihm gegenüber loyal waren und ob diese dann möglicherweise infolge des Verlustes Nordgalliens nach Britannien verlegt wurden. Die Nutzung und Erweiterung der Stationierungsmöglichkeiten an der Gallien gegenüberliegenden Küste könnte daher auch

siedlung angesehen wurde (cf. etwa Clayton 1980, 171 oder Johnson 1980, 76); in jüngerer Zeit sind jedoch an der zivilen Natur von Caister-on-Sea deutliche Zweifel aufgekommen (Pearson 2002, 15 und 157), weswegen die Frage, welcher der beiden Orte das antike *Gariannonum* ist, nicht eindeutig geklärt werden kann. Zu Bradwell cf. Hull 1963, 52–55, Pearson 2002, 22–24, Margary 1973, 252. Zu Reculver cf. Roach Smith 1850, 175–230, Philp 1959, Philp 1969, Richmond 1961, Mann 1977, Philp 2005, Margary 1973, 110. Zu Richborough cf Roach Smith 1850, 1–172, Bushe-Fox 1926, Bushe-Fox 1928, Bushe-Fox 1932, Bushe-Fox 1949, Cunliffe 1968, Johnson 1981, Blagg 1984, Smith 2002, Margary 1973, 36–39 und 39–40. Zu Dover cf. Philp 1981a, Margary 1973, 35–36 und 39–40. Zu Lympne cf. Roach Smith 1850, 233–268, Roach Smith 1852, Cunliffe 1980b, Margary 1973, 41–42. Zu Pevensey cf. Roach Smith 1858, Salzmann 1906, Salzmann 1908a, Salzmann 1908b, Salzmann 1909, Bushe-Fox 1932. Abgesehen von einer kleinen Stichstraße liegt keine direkte Anbindung an das provinziale Straßennetz vor. Zu Portchester cf. Cunliffe 1975, Cunliffe 1976, Margary 1973, 92; daneben lag Portchester unweit der von Chichester nach Westen führenden Straße, cf. Margary 1973, 92–94.

65 Zu Walton Castle cf. Fairclough 2014; das in der Nähe des heutigen Felixstowe gelegene Kastell, von dem noch im 17. Jh. substantielle Reste der Ummauerung erhalten waren (cf. Fairclough/Plunkett 2000, 423–426 mit figg. 107–109) ist durch Küstenerosion vollständig verlorengegangen. Zu Caister-on-Sea cf. Darling/Gurney 1993, 8–43; Gurney 2002, 21–31. Zu Reedham cf. Allen et al. 2003; das zunächst nur anhand von in der Kirche St John the Baptist, Reedham, verbautem Mauerwerk römischer Herkunft dort postulierte Kastell konnte erst in jüngster Zeit lokalisiert werden, die Befunde deuten auf eine Anlage aus dem 3. Jh. hin (für eine erste Anzeige der bislang unpublizierten Grabung cf. Hannant 2017). Zu Carisbrooke Castle cf. Rigold 1969, Young 1983; an der Identifikation als spätrömisches Militärkastell sind angesichts der äußerst geringen Keramikfunde Zweifel geäußert worden, cf. Johnson 1979, 141.

66 Casey 1994, 115–118.

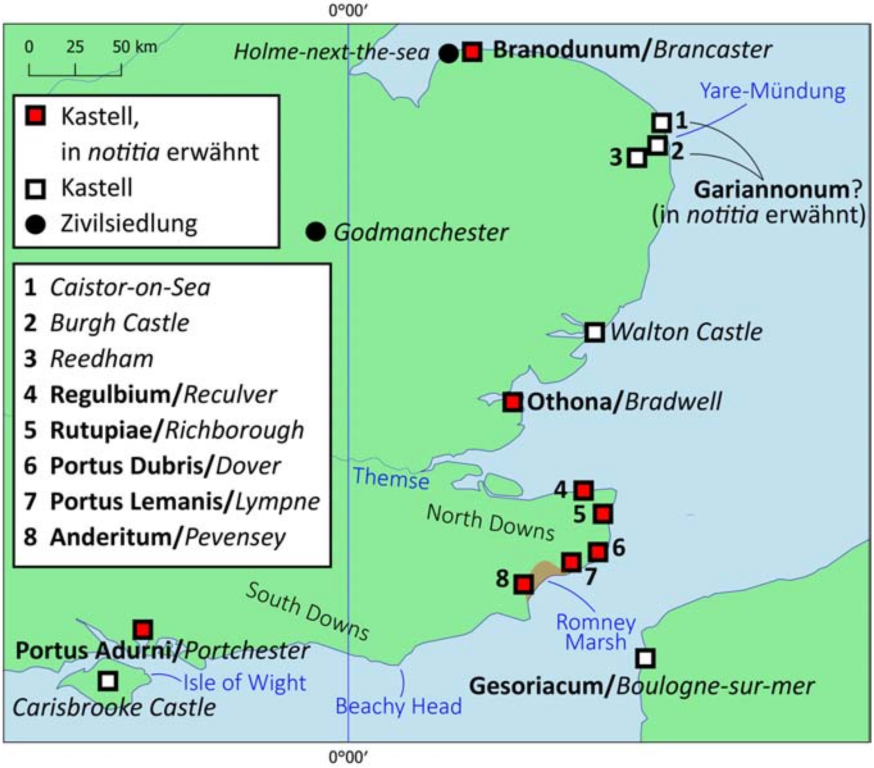

ABB. 14 Die Südostküste des römischen Britannien im späten 3. und frühen 4. Jh.

lediglich die im Vergleich zum vorherigen provinzialen Heer veränderte Militärorganisation des britannischen Sonderreiches widerspiegeln.

Zudem stellt sich jenseits der Problematik der Datierung einzelner Kastelle die grundsätzliche Frage, ob es sich bei der Annahme eines Carausischen „Systems“ zur Invasionsabwehr nicht um eine teilweise von dem spätantiken Kommando des *litus Saxonicum* und teilweise von modernen Vorstellungen gelenkte Interpretation handelt, die darüber hinaus auf einem grundlegenden Mißverständnis der Möglichkeiten und Einschränkungen von Invasionsabwehr beruht. Die Frage nach einer möglichen Beeinflussung der Interpretation läßt sich dabei verhältnismäßig leicht beantworten: Da über die Organisation des britannischen Sonderreiches keinerlei schriftliche Zeugnisse vorliegen, hat die Forschung in der Vergangenheit sehr lange die *notitia dignitatum* als Ausgangspunkt für alle Überlegungen zur Funktion der Kastelle an der Süd- und Südostküste Britanniens genommen. Ein derartiger Ansatz ist aber – ganz unabhängig von der oben erwähnten Schwierigkeit, daß die einzelnen Anlagen zu unterschiedlichen Zeiten entstanden sind – bereits angesichts

der großen zeitlichen Distanz zwischen dem britannischen Sonderreich und der *notitia dignitatum* in hohem Maße problematisch.[67] Zudem kam es nach der Zerschlagung des Reiches des Carausius zu gut belegten organisatorischen Veränderungen in Britannien, von denen die Teilung in insgesamt schließlich vier Provinzen das wohl am deutlichsten sichtbare Beispiel bietet.[68] Auch angesichts der Veränderungen, welche die römische Militärorganisation insgesamt in diokletianischer und konstantinischer Zeit durchläuft, erscheint das Fortbestehen eines Kommandos wie des *litus Saxonicum* kaum denkbar.

Daneben stellt sich ganz grundsätzlich die Frage, was Invasionsabwehr in einem antiken Kontext überhaupt bedeutet hat. Es ist nicht von der Hand zu weisen, daß nach dem Verlust des größten Teils seiner kontinentalen Stützpunkte Carausius und in seiner Nachfolge Allectus mit einem Landungsunternehmen durch Constantius rechnen mußten. Insofern ist es natürlich plausibel, von entsprechenden Überlegungen zur Abwehr eines solchen Versuches auszugehen. An dieser Stelle ist es hilfreich, sich kurz die Dimensionen etwa der zweiten Landung Caesars ins Gedächtnis zu rufen, der für eine fünf Legionen umfassende Streitmacht mehr als 800 Schiffe zusammenzog. Auch wenn Constantius wohlmöglich nicht ganz die Mannschaftsstärke des Expeditionsheeres Caesars erreichte, ist angesichts der in Britannien dem Carausius zur Verfügung stehenden Truppen doch von einem Heer mit einem erheblichen Umfang auszugehen. Setzt man diese zu Zahl und Besatzungsstärke der an den Küsten gelegenen Kastelle in Beziehung, wird eines deutlich: Die „Abwehr" einer solchen Streitmacht durch weniger als ein Dutzend in größeren Abständen verteilte Garnisonen von jeweils wenigen hundert Mann wäre militärisch kaum möglich. Die Handlungsoptionen der Garnison einer Anlage wie etwa in Richborough dürften, wenn sich am unterhalb des Kastells gelegenen Strand eine Streitmacht in fünfstelliger Größe entfaltet hätte, auf einen schnellen Rückzug entweder in das Kastell oder aber in das Hinterland unter Aufgabe des Kastells beschränkt gewesen sein. Auch die Vorstellung, die Kastelle hätten besonders bedrohte Flußmündungen geschützt, geht an der militärischen Wirklichkeit vollständig vorbei. Zwar war eine allgemeine Kontrolle

---

67 Zu Recht hat Millett 2007, 180 gemahnt: „it is extremely unwise to use the term [*litus Saxonicum*] to refer to the forts around the shore of south-eastern Britain except at that date [Entstehungsdatum der *notitia dignitatum*]". Hinzufügen könnte man noch, daß eine Interpretation des *litus Saxonicum* als Kommando über eine Gruppe von Kastellen wohl ohnehin ein modernistisches Konstrukt darstellt – waren dem *comes* doch sicher nicht die Kastelle, sondern vielmehr die genannten Einheiten unterstellt.

68 Zur Neuordnung der britannischen Provinzen allgemein Frere 1999, 202–205. Zur Teilung der Provinzen cf. Birley 2005, 397–398.

der umliegenden Küstengewässer durch – sinnvollerweise berittene – Patrouillen der jeweiligen Garnison sehr wohl möglich, nur hätte so die Landung eines Großverbandes kaum verhindert werden können. Ein „Schutz" im Sinne einer Abwehr eines Großverbandes lag aber außerhalb der militärischen Möglichkeiten einer einzelnen Auxiliareinheit.

Tatsächlich standen Carausius und Allectus – und hierin unterschieden sie sich kaum von den Britanniern, die sich den Heeren von Caesar und Claudius entgegenstellten – zwei zunächst sehr verschiedene Abwehrmöglichkeiten offen, die aber beide nur unter einer bestimmten Voraussetzung umsetzbar waren. Zum einen war es möglich, eine Invasionsstreitmacht an einer erfolgreichen Landung zu hindern. Bei der ersten Britannienunternehmung Caesars war dies zunächst die Strategie der Britannier, und ihr war zu Anfang ein gewisser Erfolg beschieden. Dabei galt es allerdings zu beachten, daß die zur Abwehr zum Einsatz kommenden Truppen nicht in einem erheblichen zahlenmäßigen oder qualitativen Mißverhältnis zur Invasionsstreitmacht standen; um einer Streitmacht in der Größenordnung des Heeres Caesars den Zugang zum Strand zu verwehren, wird es eines annähernd gleichstarken Heeres bedurft haben. Zum anderen – und hierbei handelte es sich um die in der Antike seit dem trojanischen Krieg gängige Form der Abwehr einer Invasion – konnte man den bereits gelandeten Gegner in einer „normalen" Feldschlacht stellen, den geschlagenen Feind dann zu seinem Schiffslager verfolgen und dort vernichten. Auch hierfür war es notwendig, erhebliche Kräfte zu einem Heer zusammenzuziehen. Während die Bekämpfung des Feindes unmittelbar am Strand zwar den erheblichen Vorteil bot, den Gegner in einer Situation zu treffen, in der er nicht alle seine Streitkräfte gleichzeitig entfalten konnte,[69] bedeutete eine Entscheidung hierfür aber gleichzeitig auch eine Festlegung auf einen bestimmten Landeplatz; ein im Hinterland zusammengezogenes Heer konnte hingegen schneller auf einen Wechsel der Landestelle reagieren.

Vergleicht man beide Abwehrkonzepte, wird zunächst deutlich, daß jedes der beiden Konzepte für eine erfolgreiche Invasionsabwehr zuerst auf der schnellen Verfügbarkeit von zahlen- bzw. leistungsmäßig dem Invasionsheer ebenbürtigen Einheiten beruhte. Im Kern aber war der Erfolg beider Strategien davon abhängig, verläßliche Informationen über den Landeplatz der gegneri-

69 Sehr deutlich sind die Schwierigkeiten, die eine entschlossene Verteidigung des Strandes dem Angreifer bereiten konnte, etwa bei Caesars erster Landung in Britannien erkennbar; in der Darstellung Caesars wird insbesondere die Gefahr des Verlustes der Einheitenkohäsion betont: *Nostri tamen, quod neque ordines servare neque firmiter insistere neque signa subsequi poterant atque alius alia ex navi quibuscumque signis occurrerat se adgregabat, magnopere perturbabantur* (Caes. *Gall.* 4.26.1).

schen Invasionsstreitmacht zu gewinnen, was beispielsweise durch den Unterhalt von Postenketten an der Küste möglich war. Auch dahingehend sind die Kastelle der Süd- und Südostküste Britanniens interpretiert worden,[70] doch erklärt die Aussendung von Posten und Patrouillen zur Überwachung der Küste zur Abwehr einer möglichen Invasion nicht die Lage der Kastelle an der Küste. Für die Überwachung des Wantsum Channels wäre etwa ein einzelnes Kastell landeinwärts von Stourmouth deutlich effizienter gewesen als die Nutzung der beiden am Ausgang des Wantsum gelegenen Kastelle in Reculver und Richborough. Die dem Zeugnis der *notitia dignitatum* nach später – wenigstens teilweise – in das Kommando des *litus Saxonicum* zusammengefaßten Kastelle dürften daher unter Carausius weniger aus Gründen einer möglichen Invasionsabwehr genutzt worden sein. Vielmehr werden sie – vor allem solange Boulogne-sur-mer und das Hinterland der nordgallischen Küste noch zu dessen Machtbereich gehörte – als Stützpunkte für Einheiten gesehen worden sein, die vergleichsweise schnell auf den Kontinent verlegt werden konnten. Als eine Art „Atlantikwall" zur Invasionsabwehr konnten die Kastelle an der Süd- und Südostküste Britanniens nicht funktionieren, als Bestandteil einer „inneren Linie" des sich auf Britannien und Nordgallien stützenden britannischen Sonderreiches dagegen sehr wohl.

Für die römische Seekriegsgeschichte des nordwesteuropäischen Raumes stellt das britannische Sonderreich ohne Zweifel einen weiteren Höhepunkt dar. Im Gegensatz zum gallischen Sonderreich bildeten die britannischen Provinzen einen wesentlichen und nach dem Fall Boulogne-sur-mers mehr oder weniger den einzigen Teil des von Carausius begründeten Reiches; ein militärischer Konflikt mit Kaiser Maximian mußte also zwangsläufig stark von Marineoperationen geprägt sein. Tatsächlich kann die Landung des Constantius in Britannien in eine Reihe mit den Großunternehmungen von Caesar, Claudius und Septimius Severus gestellt werden. Hinsichtlich der Möglichkeit organisierten Widerstandes stand sie vermutlich der Landung des Claudius nur um weniges nach. Gleichzeitig zeigt die Münzprägung sowohl von Carausius als auch von Allectus zahlreiche Beispiele von Darstellungen, die in einen maritimen Kontext weisen – kaum eine römische Herrschergestalt hat in ähnlichem Maße Münzen mit Schiffsabbildungen prägen lassen wie Carausius.[71] Dies ist in der Vergangenheit unter anderem als Hinweis auf Operationen zur See oder die generelle Bedeutung von Seestreitkräften für das

70 Cf. etwa Philp 2005, 226–227.

71 Zur Münzprägung des Carausius cf. Casey 1994, 70–88; eine Schiffsabbildung mit der Legende PACATRIX AUG ist von Sutherland 1937, 306–309 als Darstellung des Flaggschiffes von Carausius interpretiert worden; Birley 2005, 383 ist dem vorsichtig gefolgt.

britannische Sonderreich interpretiert worden.[72] Tatsächlich dürften bei der Wahl der Motive für die Münzprägung aber auch die Interessen der provinzialen Oberschicht, auf die sich Carausius offenbar gestützt hat, eine wesentliche Rolle gespielt haben. Wenn, wie vermutet worden ist, der Reichtum der führenden Provinzialen nicht zu einem geringen Teil auf Seehandel beruhte, wird diese eine Zurschaustellung maritimer Stärke besonders angesprochen haben.[73]

Schließlich hat bei der Bewertung der Bedeutung des Carausius im Rahmen der römischen Seekriegsgeschichte auch sein Auftrag zur Bekämpfung von Piraten immer wieder im Mittelpunkt des Interesses gestanden. Dabei wurde Carausius zuweilen – in einer etwas einseitigen Auslegung des eutropianischen Diktums vom *vir rei militaris peritissimus* – zu einer Art zweitem Pompeius hochstilisiert, der die nach dem Zusammenbruch römischer Seemacht in Kanal und Nordsee von Piraten heimgesuchten Gewässer befriedet und damit erneut römische Seemacht in Nordwesteuropa begründet habe. Diese Interpretation, die im angelsächsischen Raum schließlich aus Carausius zuweilen sogar wenn nicht den Vater der Royal Navy – ein Titel, der für Alfred den Großen reserviert blieb[74] – so doch gewissermaßen den Großvater oder Urahn britischer Seemacht werden ließ,[75] wirft bei einem genaueren Blick auf das zur Verfügung stehende Quellenmaterial allerdings verschiedene Fragen auf. So berichtet Aurelius Victor, er sei mit dem Bau einer Flotte beauftragt worden, um *Germanos maria infestantes* zu vertreiben.[76] Die Formulierung ist denkbar unscharf und hat unter anderem zu der Vermutung Anlaß gegeben, es hätten

72 Casey 1994, 154.

73 Casey 1994, 98–99.

74 Cf. etwa Protheroe 1914, 27: „King Alfred gave us the beginnings of the Navy that in succeeding ages nobly played its part in building up our world-wide empire“, besonders prägnant Eardley-Wilmot 1899, 3: „We may consider Alfred the fouder of our fleet“ oder Yonge 1863, 1.3: „so diligently did Alfred apply himself to this national object ... so that to his other titles to the respect and gratitude of posterity this also may be added, that he was the founder of the British navy“; bei derartigen Interpretationen handelt es sich allerdings nicht, wie von Rasor 2004, 68 angenommen, um ein vornehmlich viktorianisches Phänomen, sondern sie reichen wenigstens in die georgianische Zeit zurück, cf. etwa Campbell 1785, 40–47; sowohl die Rezeption des Carausius als auch die Alfreds des Großen im frühneuzeitlichen England sind bislang kaum aufgearbeitet.

75 Cf. etwa Campbell 1785, 16, der ein angebliches Bündnis zwischen Carausius und thrakischen Piraten wie folgt kommentiert: „this, certainly, is a transaction worthy of being recorded in our naval history, unless we have so far lost the spirit of our ancestors, as to be proud rather of being slaves to Rome, than of contesting the sovereignty of the sea with that haughty people“.

76 Aur Vict. *Caes*. 39.20.

sich in Nordwesteuropa zu diesem Zeitpunkt keine Seestreitkräfte befunden, weswegen Carausius zunächst neue Einheiten habe aufstellen müssen.[77]

In seiner Aussage deutlich präziser hingegen ist das Zeugnis des Eutropius: hier bekommt Carausius zwar ebenfalls den Auftrag, das Meer von germanischen – hier konkret fränkischen und sächsischen – Piraten zu säubern, das von den Piratenüberfällen betroffene Gebiet wird aber ebenfalls näher spezifiziert: es handelt sich um den *tractus Belgicae et Armoricae*, also die gallische Nord- und Nordostküste.[78] Der Eindruck, bei den Operationen des Carausius habe es sich um die Bekämpfung eines spezifisch gallischen und nicht etwa britannischen Problems gehandelt, wird durch den *panegyricus* des Jahres 297 noch verstärkt – der Autor bezeichnet die dem Carausius unterstellten Seestreitkräfte als *classis, quae olim Gallias tuebatur*.[79] Die literarische Überlieferung hinterläßt somit eher den Eindruck, es habe sich bei dem erfolgreichen Piratenfeldzug des Carausius um eine vornehmlich innergallische Operation gehandelt, die keineswegs ausschließlich zur See stattgefunden haben muß. Gleichzeitig ist angesichts der Erwähnung von wenigstens neun Legionen in der Münzprägung des Carausius plausibel gemacht worden,[80] daß sein Kommando neben Seestreitkräften auch Detachements aus eben diesen Legionen beinhaltet haben muß. Demnach hätten Carausius auch signifikante Landstreitkräfte unterstanden, und tatsächlich ist die nachfolgende Erhebung wohl nur vor dem Hintergrund verbreiteter Unterstützung in den in Britannien, Nordgallien und Niedergermanien stationierten Einheiten denkbar.

Abseits der literarischen Überlieferung hat die Bedrohung, die die Operationen des Carausius auslöste, keine greifbaren Spuren hinterlassen.[81] Zwar

---

77 Cf. etwa Reddé 1986, 622–623, Brulet 1989, 65–67, Casey 1994, 103.

78 Eutr. 9.21.

79 Paneg. 8.12.1.

80 Auf Prägungen des Carausius (RIC 5.2 Carausius 55–84, 268–277) werden insgesamt neun Legionen erwähnt: *legio II Augusta*, *XX Valeria Victrix*, *I Minervia*, *XXX Ulpia Victrix*, *VIII Augusta*, *XXII Primigenia*, *IV Flavia*, *VII Claudia* und *II Parthica*; cf. Shiel 1977, 189–191, Mann 1989, 5. Zur Frage, ob die *legio VI Victrix* ebenfalls Abteilungen stellte, skeptisch Shiel 1977, 190; sie ist allerdings ebenfalls numismatisch belegt (Lyne 2001, 191–192), wenn auch mit dem wohl von Carausius verliehenen Zusatz *Augusta*; auf der Basis der derzeit verfügbaren Informationen läßt sich die Frage nicht schlüssig beantworten.

81 Die Aktivitäten insbesondere kleinerer Piratenverbände, deren Wirkungskreis mit Überfällen auf einzelne Gehöfte oder Dörfer in Küstennähe zwar zunächst begrenzt war, die aber vor allem durch eine häufige Wiederholung ebenfalls größere Störungen hervorrufen und zu einem allgemeinen Gefühl der Unsicherheit beitragen konnten, sind immer wieder mit einzelnen archäologischen Befunden in Verbindung gebracht worden; für die gallische Küste cf. etwa Percival 1976, 42–45, für Britannien Frere 1999, 216, Haywood 1999, 53. Cf. aber De Souza 1999, 227, der bemerkt: „These forms of evidence are extremely diffi-

sind verschiedentlich für das unmittelbare zeitliche Nachfeld der Vorgänge um das britannische Sonderreich Überfälle an der Ostküste Britanniens vorgeschlagen worden, die dann als beispielhaft für die vorausgehenden, von Carausius bekämpften Piratenaktivitäten angesehen worden sind.[82] Hierbei läßt sich allerdings die Problematik der Auswertung archäologischer Befunde in exemplarischer Weise beobachten. Die Annahme sächsischer Piratenaktivität stützt sich in diesem Fall in erster Linie auf Funde aus einer am Fluß Ouse gelegenen Siedlung an der Stelle des heutigen Godmanchester.[83] Dort weist eine an einem zentralen Platz gelegene *mansio* Spuren einer Zerstörung auf, die anhand eines Hortfundes auf die Zeit des Allectus datiert werden konnten.[84] Diese Spuren sind wiederum in Verbindung mit einem ebenfalls im Zerstörungshorizont gefundenen menschlichen Skelett, dessen Knochen tierische Bißspuren aufwiesen,[85] als Zeugnis eines katastrophalen Ereignisses gewertet worden, das zeitweilig zu einer Verödung der Siedlung geführt habe.[86] Tatsächlich läßt sich die Zerstörung aber ebensogut als singuläres Ereignis erklären. Da über das Schicksal des römischen Godmanchester im 3./4. Jh. ansonsten kaum Informationen vorliegen und insbesondere das Schicksal der übrigen kommunalen Bauten der Siedlung nicht bekannt ist, fehlen andere belastbare Hinweise auf eine Einwirkung von außen. Die konkrete Annahme, sächsische Piraten hätten die Siedlung verwüstet, läßt sich gar nicht belegen; denkbar wäre sehr wohl auch ein Zusammenhang mit der Eroberung des britannischen Sonderreiches.[87]

---

cult to interpret, however, and they do not amount to a clear indication that Frankish and Saxon piracy was causing havoc in the region".

82 Cf. etwa Mason 2003, 154–155.

83 Zu Godmanchester cf. Green 1969, Green 1975, Green 1977, Burnham/Wacher 1990, 122–129.

84 Green 1969, 138.

85 Green 1969, 137, cf. auch Green 1975, 206.

86 Cf. etwa Haywood 1999, 62–63: „Britain too seems to have suffered at least one serious raid ... the fires were accompanied by a massacre of some of the town's inhabitants ... there was nobody left in the town to bury the dead after the catastrophe". Am Rande sei angemerkt, daß die Grabungsergebnisse zwar beispielsweise von Haywood 1999, 62 dahingehend interpretiert worden sind (cf. auch 62 n. 117: „Green [der Ausgräber] thinks it most likely that the town was sacked by Saxon pirates"), Green selbst dies aber sehr viel vorsichtiger formuliert hat: „The *mansio* was gutted by a fierce fire, which taken with other factors suggests the work of raiders, possibly Saxons" (Green 1969, 138). Auch der Umstand, daß die Befestigungsanlagen der Stadt einige Besonderheiten aufweisen, die auf strukturelle Veränderungen der Stadt in der zweiten Hälfte des 4. Jhs. deuten, mahnt hinsichtlich der Interpretation zu großer Vorsicht, cf. Burnham/Wachter 1990, 128.

87 Tatsächlich hat Haywood 1999, 62 n. 117 diese Möglichkeit in Erwägung gezogen.

Überhaupt darf auch die Verwendung des Begriffes *pirata* sowohl für die Gegner des Carausius als später – etwa beim Autor des *panegyricus* von 297 – für Carausius und Allectus nicht über den eigentlichen Charakter der militärischen Operationen des Feldzuges von Carausius hinwegtäuschen.[88] Selbst wenn nicht nur die gallischen Küsten, sondern auch der Schiffsverkehr im Kanal in signifikanter Weise gefährdet gewesen sein sollte, konnte eine derartige Bedrohung nicht allein durch den Einsatz von Seestreitkräften abgewandt werden. Stattdessen wird sich Carausius gegen die Siedlungsgebiete derjenigen Stämme gewandt haben, die für die Überfälle verantwortlich waren. Ein derartiger Feldzug dürfte sich in erster Linie in die Rheinmündung und den unmittelbar anliegenden fränkischen und sächsischen Siedlungsraum gerichtet haben.[89] So erklärt sich auch der Hinweis des Aurelius Victor, wonach Carausius zunächst mit der Bereitstellung von Schiffsmaterial beauftragt worden war. Ein Feldzug im Rheinmündungsgebiet mußte zwangsläufig die Gestalt einer amphibischen Großoperation annehmen, für die entsprechende Transportkapazitäten in erheblichem Umfang bereitzustellen waren. Carausius ließ also nicht etwa Schiffe bauen, weil es im Kanal keine römischen Marineeinheiten mehr gab. Vielmehr wären diese ebenso wenig in der Lage gewesen, eine größere amphibische Operation zu unterstützen, wie es die Flotteneinheiten an der Nordseeküste und auf dem Rhein im Jahre 16 waren. Auch Germanicus hatte seinem Feldzug umfangreiche Rüstungen vorausgehen lassen, doch wird in diesem Zusammenhang die Existenz römischer Flotteneinheiten in Nordwesteuropa nicht bestritten.

Tatsächlich weist der Umstand, daß es Carausius offenbar gelang, im unmittelbaren zeitlichen Nachfeld des niedergeschlagenen Bagaudenaufstandes seinen Feldzug vorzubereiten und durchzuführen, sehr deutlich darauf hin, daß ihm in Gallien oder in Britannien eine Infrastruktur zur Verfügung gestanden haben muß, die es möglich machte, in vergleichsweise kurzer Zeit ausreichende amphibische Transportkapazitäten bereitzustellen. Für einen Zusammenbruch römischer Marineorganisation in Nordwesteuropa bietet der Feldzug des Carausius somit keine Anhaltspunkte. Vor diesem Hintergrund läßt

---

88 Paneg. 8.12.1; cf. auch Paneg. 10.13.5.

89 Aur Vict. *Caes.* 39.20. Daß die Anstrengungen des Carausius im Schiffsbau nicht ausschließlich der Stärkung einer *classis* zur Bekämpfung der Piraten zur See dienten, legt nicht nur die allgemeine Überlegung nahe, daß ein nachhaltiger Schutz eines Küstenstreifens vor Überfällen durch einen ausschließlichen Einsatz zur See unmöglich war – vielmehr wurden Carausius eben umfangreiche Legionsdetachments zur Verfügung gestellt, die ohne Zweifel den Kern seiner Streitmacht bildeten und mit denen er die germanischen Piraten dort bekämpfte, wo ein nachhaltiger Erfolg möglich war: in ihren Siedlungsräumen.

sich auch der von Eutropius überlieferte Vorwurf verstehen, Carausius habe Plünderungen zunächst zugelassen, um sich dann, nachdem er die Piraten auf dem Rückweg abgefangen hatte, an der Beute zu bereichern.[90] Die Formulierung des Eutropius, *ab eo admitti barbaros*, paßt kaum in den Kontext von seeräuberischen Aktivitäten – es stellte sich ja die Frage, in welchen Seeraum die barbarischen Piraten denn zugelassen worden sein sollen. Die Vorstellung, Carausius hätte etwa den Kanal nach Belieben sperren oder eben öffnen können, geht an den tatsächlichen Einsatzmöglichkeiten römischer Marineeinheiten völlig vorbei. Diese besaßen zu einer auch nur ansatzweise wirksamen Seeraumkontrolle weder die notwendigen Überwachungs- und Kommunikationsmittel noch die Möglichkeit, längere Zeit in See zu stehen.[91] Es muß sich beim Hinweis des Eutropius aber nicht um eine Erfindung eines Autors gehandelt haben, der um die tatsächlichen Vorgänge nicht wußte. Vielmehr erscheint die Formulierung *admitti barbaros* dann als sinnvoll, wenn sie nicht auf Ereignisse zur See, sondern auf Überfälle über die Provinzgrenze hinweg bezogen wird, die vornehmlich zu Land stattfanden. Hier bestand an der Grenze die Möglichkeit einer Kontrolle des Zugangs zur Provinz, und diese hätte Carausius in der Tat im Sinne der gegen ihn geäußerten Vorwürfe ausnutzen können.

Insgesamt legt also eine eingehende Analyse der zur Verfügung stehenden Quellen für die Vorgänge um den Piratenfeldzug des Carausius eine von den bislang verbreiteten Vorstellungen deutlich abweichende Rekonstruktion der Ereignisse nahe: Vielleicht als direkte Folge des Bagaudenaufstandes, dessen Konsequenzen insbesondere für die niederrheinische Grenze schwer einzuschätzen sind, scheint eben diese Grenze stärkerem Druck ausgesetzt gewesen zu sein. Hierunter litten verschiedene grenznahe Regionen und angesichts der topographischen Beschaffenheit des Rheinmündungsgebietes sowie der sich hieran südlich unmittelbar anschließenden Gegenden wohl vor allem die Küstenabschnitte der *Gallica Belgica*. Die britannischen Provinzen scheinen hiervon hingegen nicht betroffen gewesen zu sein, und auch für die Annahme durch Seeräuber unsicher gewordener Seewege fehlen sichere Indizien. Um

90 Eutr. 9.21.

91 Generell sind mit der praktischen Umsetzung einer Seeraumüberwachung kaum überwindbare operative Hindernisse verbunden – neben einer funktionierenden Kommunikation von Schiff zu Schiff zur Weitergabe von Informationen über die Position des Gegners hätten zu dessen erfolgreicher Bekämpfung entweder auf See zusätzliche Kräfte herangeführt (was angesichts der damit verbundenen praktischen Schwierigkeiten auszuschließen ist) oder aber Heereseinheiten an Land in Bereitschaft versetzt werden müssen. Auch letzteres erscheint wenig sinnvoll, da es gegenüber der Verwendung von Postenketten an der Küste keinerlei Vorteile bot, dafür aber deutlich aufwendiger, fehleranfälliger und langsamer in der Informationsübermittlung war.

diese Bedrohung zu beseitigen, bereitete Carausius im Winter 285/286 einen Feldzug im Rheinmündungsgebiet vor, wozu zum einen Detachements aus verschiedenen Legionen zusammengezogen und zum anderen entsprechender Schiffsraum bereitgestellt wurde. Die Operationen selbst waren dann ausgesprochen erfolgreich; die Nutzung fränkischer Hilfstruppen durch Allectus könnte dabei einen Hinweis dafür bieten, daß die Stellung von Truppen Teil eines den Feldzug beschließenden Vetrages gewesen sein könnte. Der Feldzug – und in letzter Konsequenz dann auch die Usurpation – des Carausius stellt sich somit keineswegs als ein Wiedereinsetzen der Aktivitäten römischer Marineeinheiten nach einer Phase eines deutlichen, nahezu bis zum Verschwinden römischer Seestreitkräfte führenden Niedergangs dar. Vielmehr bildet er zwar fraglos einen Höhepunkt römischer Seekriegsgeschichte in Nordwesteuropa, diese ist aber insgesamt in viel stärkerem Maße von Kontinuität als von Diskontinuität geprägt.

KAPITEL 9

Von Constantius Chlorus bis zum Ende römischer Herrschaft in Britannien

Die Zeit zwischen dem Tod des Septimius Severus in York im Jahre 211 und dem Ende des Britannischen Sonderreiches wird für Nordwesteuropa gewöhnlich als eine von schweren Erschütterungen und einem damit verbundenen zeitweiligen Niedergang der Leistungsfähigkeit der römischen Armee geprägte Phase angesehen. Insbesondere sei den Römern dabei im Verlauf der Reichskrise die Kontrolle über die Seewege nach und um Britannien entglitten.[1] Demgegenüber haben die beiden letzten Kapitel gezeigt, daß die großen, noch einigermaßen greifbaren Verwerfungen der zweiten Hälfte des 3. Jhs. vielmehr als Indikatoren dafür gewertet werden müssen, daß eine nachhaltige Machtentfaltung zur See auch weiterhin möglich war. Angesichts des Umstandes, daß sich weder für den Norden Galliens noch für den Süden Britanniens in dieser Zeit dramatische Veränderungen in der Sicherheitslage nachweisen lassen, sollte dieser Befund nicht verwundern. Mit der Wiedereingliederung des Britannischen Sonderreiches durch Constantius Chlorus bricht dann die letzte Phase römischer Herrschaft in Britannien an, deren Ende schließlich die römischer Seekriegsgeschichte in Nordwesteuropa zu einem Abschluß bringt. Auch in dieser Zeit, deren Ereignisgeschichte sich wiederum aufgrund eines eklatanten Mangels an verwertbarem Quellenmaterial an vielen Stellen einer sinnvollen Rekonstruktion entzieht, ist die Geschichte des Einsatzes römischer Seestreitkräfte wieder in erster Linie von Kontinuität geprägt, und bis zum Ende römischer Herrschaft in Britannien ist die römische Armee immer wieder in der Lage, maritime Großoperationen durchzuführen.

Spätestens mit der Neuorganisation der britannischen Provinzen nach dem Sieg über Allectus wurden diese in den Reformprozeß Diokletians eingebunden. Inwieweit Carausius die Neuerungen in ziviler und militärischer Administration, die seit 285 im übrigen Reichsgebiet bereits eingeführt worden waren, übernommen hatte, läßt sich nicht entscheiden. Angesichts der Bemühungen des Carausius, sich als dritter *augustus* neben Maximian und Diocletian darzustellen, wäre zumindest denkbar, daß auch er die Reformbemühungen Diocletians in dem von ihm kontrollierten Herrschaftsraum umzusetzen ver-

1 Cf. Etwa Haywood 1999, 43–44, Mason 2003, 148.

© KONINKLIJKE BRILL NV, LEIDEN, 2020 | DOI:10.1163/9789004414426_010

suchte. So, wie über die Umgestaltung der zivilien Organisation der britannischen Provinzen nahezu keine verläßlichen Informationen vorliegen, liegt auch der Veränderungsprozeß, dem die in Britannien stationierten Heereseinheiten unterworfen waren, weitgehend im Dunkeln. Zwar legen die vorliegenden archäologischen Befunde eine Verkleinerung der einzelnen Einheiten nahe – ein Trend hin zu kleinteiligeren Mannschaftsunterkünften mit geringerer Unterbringungskapazität ist an vielen Standorten nachweisbar[2] –, die genaue Bedeutung dieser Veränderungen, die üblicherweise als eines der wichtigen Charakteristika des Transformationsprozesses der römischen Armee an der Schwelle zur Spätantike angesehen werden, ist allerdings unbekannt. Ob das in Britannien beobachtbare Verschwinden der außerhalb der Kastelle befindlichen *vici*, das offenbar bereits gegen Ende des 2. Jhs. einsetzte, hiermit zusammenhängt, ist unbekannt.[3] Während eine Verkleinerung bei Infanterie- oder Kavallerieeinheiten durch eine Reduzierung der einzelnen taktischen Untereinheiten vergleichsweise leicht umsetzbar war, müssen Seestreitkräfte insofern ein Problem dargestellt haben, als hier eine Untergrenze für den Personalabbau existiert haben muß. Zum einen wird der mit *classes* und vergleichbaren Einheiten verbundene administrative und infrastrukturelle Aufwand kaum für eine sehr kleine Zahl an Schiffen vertretbar gewesen sein, zum anderen ergaben sich für eine sinnvolle taktische Verwendung Mindestzahlen.[4]

Binnen eines Jahrzehntes kehrte Constantius in die britannischen Provinzen zurück. Über die Hintergründe dieses Besuches ist wenig bekannt: nach seiner Erhebung zum *augustus* im Mai 305 hatte sich Constantius über Boulogne-sur-mer nach Britannien begeben und war dort zusammen mit seinem Sohn Constantinus zu einem Schottlandfeldzug aufgebrochen, der ihn dem Autor des *panegyricus* von 307 zufolge bis an den *Oceanus* führte.[5] Die genauen

---

2 Breeze/Dobson 2000, 224–227.

3 Hodgson 2009, 2009, 34 hat einen Zusammenhang zwischen der Verkleinerung der Einheiten und dem Verschwinden der *vici* vorgeschlagen, denen mit der Verkleinerung der Einheiten die wirtschaftliche Grundlage entzogen worden sei; eine ähnliche Verknüpfung von Aufgabe der Zivilsiedlung und Verkleinerung der Einheit scheint für das Legionskastell el-Lejjun nachweisbar zu sein, cf. Parker 2010, 130–131. Cf. aber Breeze/Dobson 2000, 239, die die *vici* für unzureichend erforscht halten.

4 Eine einfache Rechnung verdeutlicht dies: nimmt man für eine Einheit wie die *classis Britannica* eine Stärke von 20 bis 30 Schiffen an, hätte eine Teilung die Einrichtung von Einheiten mit 10 bis 15 Schiffen bedeutet. Da sich bei normalem Einsatzverhalten vermutlich jeweils ein Viertel der Einheiten in der Instandsetzung befand, hätte eine derartige Teilung de facto die Leistungsfähigkeit mehr als nur halbiert, gleichzeitig aber eine Verdoppelung von administrativer und logistischer Infrastruktur notwendig gemacht.

5 Paneg. 6.7.2.

ABB. 15 Das römische Britannien in der Spätantike – 1: Die Rheinunternehmung Julians, c. 359 n. Chr.

Umstände dieses Feldzuges liegen allerdings im Dunkeln. Neben einigen wenigen Bemerkungen in der literarischen Überlieferung zeugt vor allem der wohl Ende 305 von Constantius und seinem Sohn angenommene Titel *Britannicus maximus II* vom Erfolg der Operationen,[6] die im archäologischen Befund nur einen verschwindend geringen Niederschlag gefunden haben.[7] Offenkundig

6 Der Titel ist in einem auf den 7. Januar zu datierenden Militärdiplom belegt (RMD 1.78).

7 Eine ursprünglich offenbar anläßlich der *vicennalia* des Diocletian hergestellte Fibel, die im schottischen Erickstanebrae gefunden wurde (RIB 2421.43: *Iovi*(*i*) *Aug*(*usti*) | *Vot*(*is*) *XX* | *Fortu*[*nati*(*?*)]; cf. Curle 1932, 370–371, der die Fibel als kaiserliches Geschenk anläßlich des Jubiläums interpretiert, und Henig 1995, 167–168; cf. auch Beyeler 2015, 244–245 mit weiterer

war der Feldzug aber nicht nur hinreichend erfolgreich, um die Annahme des Titels zu rechtfertigen, sondern Constantius war es auch gelungen, das Heer an seine Familie zu binden, so daß dieses seinen Sohn Constantinus nach dem Tod seines Vaters am 25. Juli 306 in York zum *augustus* ausrief. Die Ereignisse der Jahre 305 und 306 erinnern insgesamt an den Schottlandfeldzug des Septimius Severus. Auch 208 hatte der Kaiser ein Heer gegen einen in der Überlieferung als gefährlich dargestellten, in der Realität aber wohl nicht zu nachhaltigem Widerstand fähigen Gegner geführt und seine designierten Nachfolger eingebunden. Etwa ein Jahrhundert später könnte Constantius mit ähnlichen Motiven nach einem vergleichsweise leicht zu erringenden Erfolg gegriffen haben. Da über die Zusammensetzung des Feldzugsheeres sowie den eigentlichen Ablauf des Feldzuges von Constantius keine Informationen vorliegen, läßt sich nicht entscheiden, ob hierbei Seestreitkräften eine signifikante Rolle zukam, und auch die Frage, ob Constantius ähnlich wie Severus vor ihm ein größeres Truppenkontingent nach Britannien brachte, muß unbeantwortet bleiben. Immerhin wäre es aber denkbar, daß sich 305 in seinem Stab noch Personal befunden hat, welches in die Planungen der Invasion des Jahres 296 involviert gewesen war.

Nach seiner Erhebung zum *augustus* verließ Constantinus Britannien. In den folgenden Jahren kehrte er jedoch wenigstens zweimal zwischen 310 und 312 sowie 313 oder 314 in die britannischen Provinzen zurück,[8] ein weiterer Besuch ist für das Jahr 307 – allerdings auf einer sehr dünnen Quellenbasis – vorgeschlagen worden.[9] In den beiden erstgenannten Fällen scheint es jeweils zu Kämpfen gekommen sein, der für das Jahr 315 belegte Titel *Britannicus maximus* deutet auf umfangreichere Operationen hin.[10] Auf den ersten Blick erscheint die Häufung kaiserlicher Besuche – drei bzw. sogar, nimmt man einen Besuch für das Jahr 307 an, vier innerhalb eines Jahrzehnts – in Britannien ungewöhnlich und könnte für das Auftreten einer ernsthaften Bedrohung jenseits der Nordgrenze des römischen Einflußraumes sprechen. Demgegenüber sollte aber nicht außer acht gelassen werden, daß zum einen bis zur Auseinandersetzung mit Maxentius die Handlungsoptionen des Constan-

Literatur), ist als Brosche eines unter Constantius dienenden Offiziers namens Fortunatus gedeutet worden, cf. Curle 1932, 371, Birley 2005, 406.

8 Als Belege dienen in London geprägte ADVENTUS AUG-Münzen (RIC 6 London 133–145 und RIC 7 1.2.21), cf. Birley 2005, 411–412. Cf. dazu auch Casey1978, 184–186 zu Eus. v.C. 1.8.2, 1.25.2 und 4.50.

9 Vorgeschlagen von Barnes 1982, 69 auf der Basis von RIC 6 London 129; cf. aber Casey 1978, 183–184.

10 Die Titulatur ist in zwei Inschriften aus Nordafrika belegt (ILS 8942 und ILS 696); cf. auch Barnes 1982, 81.

tinus begrenzt waren, zum anderen Britannien auch einen wichtigen Raum darstellte, aus dem Truppen für den kommenden Bürgerkrieg zusammengezogen werden konnten. Zudem wird man bei den in Britannien stationierten Einheiten von einer besonderen Bindung an Constantinus ausgehen müssen: Auch wenn sein Vater Constantius zusätzliche Einheiten vom Kontinent mitgeführt hatte,[11] dürften diese doch im Heer, das 306 Constantinus auf den Schild hob, nur eine Minderheit dargestellt haben. Ein Besuch des Constantinus in Britannien war also immer auch ein Besuch seiner ursprünglichen Machtbasis. Hinter einem mit einem solchen Besuch verbundenen Feldzug ließe sich als Motiv daher eher das Streben nach einem schnellen militärischen Erfolg als eine durch eine Krise an der Grenze hervorgerufene militärische Notwendigkeit vermuten.

Über etwaige Veränderungen der Militärorganisation der britannischen Provinzen unter Constantinus ist kaum etwas bekannt. Zwar weist die Aufgabe der Kastelle nördlich des Hadrianswalles bis 312 auf eine Veränderung in der Art und Weise römischer Einflußnahme hin,[12] man wird jedoch nicht ohne weiteres von einer reinen Defensivmaßnahme ausgehen müssen. Eine stärker auf indirekte Machtausübung setzende römische Politik könnte ihren Ausdruck in einem militärischen Rückzug aus dem Vorfeld des Hadrianswalles gefunden haben, der von einer gleichzeitigen Aufwertung der Bedeutung lokaler Verbündeter begleitet war.[13] Der wenigstens in Teilen aus dem ausgehenden 4. Jh. stammende Hortfund aus dem Hillfort von Traprain Law in der Nähe von Edinburgh könnte, sofern es sich hierbei nicht um eine Ansammlung von Beutestücken handelt, einen Beleg für eine noch am Ende des 4. Jhs. bis nach Schottland hinein wirksame römische Politik darstellen.[14] Mit der Aufgabe der Außenkastelle war zudem keine Aufgabe der Provinzgrenze an sich verbunden; vielmehr lassen sich nicht nur am Hadrianswall selbst, sondern auch in wichtigen Garnisonen im Hinterland des Walls und darüber hinaus umfangreiche Erneuerungs- und Umbaumaßnahmen greifen.[15] Inwieweit es in dieser Zeit

11 Cf. Zos. 2.15.1.

12 Breeze/Dobson 2000, 241–243.

13 Cf. aber Breeze/Dobson 2000, 242–243, die darauf hinweisen, daß sich für Beziehungen zwischen Rom und etwaigen Klientelstaaten nördlich des Hadrianswalles im archäologischen Befund keinerlei Anhaltspunkte finden.

14 Bei dem 1919 im Hillfort von Traprain Law (zum Hillfort selbst cf. Jobey 1976, Erdrich 2000) gefundenen Silberschatz von mehr als 160 einzelnen Fundstücken handelt es sich um einen der größten spätantiken Silberhortfunde jenseits der Reichsgrenzen; bis heute hierzu grundlegend Curle 1923, cf. daneben Curle 1931, Lloyd-Morgan 1980, 99, Close-Brooks 1980.

15 Zu diesen Instandsetzungsarbeiten cf. Breeze/Dobson 2000, 236–241.

zum Einsatz von Seestreitkräften in den Gewässern um Britannien kam, läßt sich nicht entscheiden. Die andauernde Abwicklung von Transportaufgaben in teilweise erheblichem Umfang spricht immerhin für das Fortbestehen entsprechender Transportkapazitäten sowie die Beibehaltung eines hierfür ausreichenden Personalstammes.

Nach dem Tod des Constantinus gehörte der nordwesteuropäische Raum zunächst zum Herrschaftsbereich des Constantinus II., ehe nach dessen Tod im Bürgerkrieg gegen seinen Bruder Constans die westlichen Provinzen einschließlich Britannien unter die Kontrolle des Constans fielen.[16] Dieser besuchte vermutlich gegen Ende Januar 343 Britannien,[17] also zu einer für eine größere Seetransportoperation reichlich ungewöhnlichen Jahreszeit, was etwa Libanius in seinem Constantius II. und Constans gewidmeten *panegyricus* als außerordentliche Leistung darstellt.[18] Die Hintergründe für diesen Besuch liegen im Dunkeln. Immerhin legt eine Bemerkung im Werk des Ammianus Marcellinus nahe, daß der Besuch des Constans mit einem Feldzug nördlich der Grenzen des römischen Einflußbereiches verbunden war.[19] Dem Hinweis des Libanius, der Kaiser habe mit lediglich 100 Mann die Reise über den Kanal gewagt,[20] sollte dabei nicht allzu großes Gewicht beigemessen werden. Bei aller gebotenen Vorsicht – denn ob man von dem antiochenischen Redner erwarten konnte, Details über einen Feldzug zu kennen, der nicht nur am Ende der bewohnbaren Welt sondern auch noch im lateinischen Westen stattfand, ist wenigstens diskussionswürdig – könnte diese Nachricht allerdings als Hinweis dafür gewertet werden, daß die Krise, die den im Jahr zuvor gegen die Franci siegreichen Kaiser nach Britannien rief,[21] offenbar mit den in den Provinzen stationierten Einheiten zu bewältigen war. Zwar liegen über Verlauf und Ergebnis des Feldzuges keine Nachrichten vor, sieht man einmal von einigen wenigen numismatischen Belegen für einen militärischen Erfolg ab,[22] doch ist mit der nochmaligen Teilung der nördlichsten der britannischen Provinzen immerhin ein Ergebnis einigermaßen greifbar.[23] Inwieweit diese Teilung allerdings Auswirkung auf die Militärorganisation in Britannien hatte, ist unklar.

---

16 Hunt 1998, 5.

17 Am 25. Januar 343 ist Constans in Boulogne-sur-mer nachweisbar, cf. Cod. Theod. 11.16.5. Malosse 1999, 466–467 hat auf der Basis der von Libanius beschriebenen Mondphasen den 4. Februar als Einschiffungsdatum vorgeschlagen.

18 Lib. *or.* 59.137.

19 Amm. Marc. 28.3.8, cf. Birley 2005, 415–416.

20 Lib. *or.* 59.139.

21 Zum Frankenfeldzug des Constans cf. Lib. *or.* 59.126–135, Socr. *HE* 2.13.4, Chron. Min. 1.236.

22 Kent 1981, 34–35; RIC 7 Trier 121. Cf. auch RIC 8.283.

23 Zum Problem der Provinzteilung im 4. Jh. cf. Birley 2005, 399–400.

Die Herrschaft des Constans in den westlichen Provinzen endete im Januar 350 mit der Usurpation des Flavius Magnus Magnentius, der in Autun von seinen Truppen zum Kaiser ausgerufen wurde; Constans selbst wurde kurz darauf getötet.[24] Unabhängig von der Herkunft des Magnentius, für den zwei antike Zeugnisse zwar einen britannischen Vater belegen[25] – wobei es sich allerdings offenbar um eine Verwechslung *Britanni* – *Bretanni* gehandelt hat[26] – scheint Magnentius insbesondere in Britannien Rückhalt genossen zu haben. Trotz seiner Niederlage gegen Constantius II. in der Schlacht bei Mursa im September 351 gelang es ihm, seine Herrschaft in den westlichen Provinzen noch fast zwei Jahre zu bewahren, ehe er schließlich im August 353 von Constantius II. in der Schlacht am *mons Seleucus* endgültig geschlagen wurde und Selbstmord beging. Zwar liegen über die Rolle der in den Gewässern um Britannien stationierten Seestreitkräfte keine Nachrichten vor, doch ist wieder von Transportoperationen in erheblichem Umfang auszugehen. Insbesondere nach der Niederlage bei Mursa gehörten die britannischen Provinzen vermutlich zum wichtigsten Reservoir an Streitkräften, das Magnentius noch zur Verfügung stand, was regelmäßige Truppenbewegungen über See bedeutet haben dürfte. Während sich Constantius Chlorus noch persönlich nach Britannien begeben hatte, um dort nach dem Sieg über Allectus die zivilien und mlitärischen Angelegenheiten der Provinzen neu zu regeln, schickte sein Enkel einen *notarius* namens Paulus als eine Art Inquisitor nach Britannien, der sich durch seine Aktivitäten dort den wenig schmeichelhaften Spitznamen *catena* erwarb.[27] Möglicherweise stehen die Ereignisse, die sich hinter bis heute nicht hinreichend erklärten Münzfunden verbergen, welche verschiedentlich als Beleg für einen weiteren Usurpator namens Carausius interpretiert worden sind, in einem Zusam-

---

24 Zur Usupationsversuch des Magnus Magnentius cf. PLRE 1.532 (Magnentius), Elbern 1984, 19–22 (weitere Literatur 228–229), Hunt 1998, 10–11, 14–22, Urban 1999, 101–103, Drinkwater 2000, 131–145.

25 Zon. 13.6: ὃς ἐκ πατρὸς μὲν γεγέννητο Βρεττανοῦ; ganz ähnlich Schol. *ad Jul. orat.* 2.95c: ὁ Μαγνέντιος ... καὶ πατρὸς μὲν Βρεττανοῦ.

26 Drinkwater 2000, 144.

27 Zu Paulus cf. Seeck 1906, 233–234 (Paulus 2), Enßlin 1923, 115–116, Seyfarth 1968, vol. 1, 260 n. 62, PLRE 1.683–684. (Paulus 4), Kuhoff 1983, 417 n. 19 und Petit 1994, 193–194 (Paulus 2). Der ursprünglich wohl aus Dakien stammende Paulus diente Constantius auch nach seiner Tätigkeit in Britannien als eine Art Sonderermittler für Hochverratsfälle; so leitete er Prozesse 355 gegen Anhänger des Silvanus (cf. Amm. Marc. 15.6.1) und überwachte 358 Julian in Gallien (cf. Jul. *ep. ad Ath.* 282c und Lib. *ep.* 370); insbesondere sein Intrigenspiel brachte ihm nach Ammianus Marcellinus seinen Spitznamen ein: *ut erat in complicandis negotiis artifex dirus, unde ei Catenae indutum est cognomentum* (Amm. Marc. 14.5.8); Paulus wurde schließlich 361 oder 362 in Calchedon von einer von Kaiser Julian eingesetzten Sonderkommission zum Tode verurteilt und verbrannt.

menhang zur Tätigkeit des Paulus in Britannien. Sie scheinen sich mit einiger Sicherheit in das unmittelbare zeitliche Nachfeld der Aufarbeitung der Usurpation durch den *notarius* Paulus datieren zu lassen.[28]

Kaum zehn Jahre später waren die Provinzen im Nordwesten des Reiches erneut in eine Usurpation verwickelt. Nachdem Constantius II. 354 seinen Cousin Gallus, der von ihm zum *caesar* erhoben worden war, hatte hinrichten lassen, wurde Julian, der bis dahin in Athen unter anderem unter der Kontrolle des mittlerweile berüchtigten Paulus studiert hatte, nach Gallien geschickt und mit einem Kommando gegen die Alamanni und Franci betraut. Wohl nicht zur Freude des Constantius zeichnete sich Julian rasch durch eine Reihe herausragender Erfolge aus, und es gelang ihm nicht nur, die Rheingrenze wieder zu sichern, sondern auch in den Provinzen hinter der Grenze soweit Ruhe und Ordnung wiederherzustellen, daß in der gallischen Präfektur sogar die Steuern gesenkt werden konnten.[29] Julian genoß beim Heer im Westen große Beliebtheit, so daß die Nachricht, für einen bevorstehenden Ostfeldzug des Constantius sollten einzelne Einheiten nach Syrien verlegt werden, von den Truppen Julians – vermutlich im Februar 360 – mit dessen Erhebung zum *augustus* beantwortet wurde;[30] der Tod des Constantius verhinderte dann den bevorstehenden Bürgerkrieg. Für die römische Seekriegsgeschichte in Nordwesteuropa sind die Aktivitäten Julians vor allem aus zwei Gründen von großer Bedeutung: zum einen erstreckte sich seine Tätigkeit auch – wenigstens indirekt – auf die britannischen Provinzen, die kurz vor 360 möglicherweise unter Überfällen von irischen und schottischen Stämmen zu leiden hatten, zum anderen liegt mit der *epistula ad Senatum Populumque Athenarum* zum ersten Mal seit den Landungsunternehmungen Caesars wieder ein – wenn auch in seinem Umfang nicht mit den jeweiligen Stellen in den Caesarischen *commentarii* vergleichbares – Selbstzeugnis zu militärischen Operationen vor, in die auch Seestreitkräfte in erheblichem Ausmaß eingebunden waren.

Die genauen Hintergründe der Krise, die Julian mitten im Winter 359/360 dazu veranlaßten, seinen *magister militum* Flavius Lupicinus mit ausgewählten Einheiten nach Britannien zu schicken,[31] liegen im Dunkeln. Ammianus Marcellinus spricht von einem Bruch eines vereinbarten Friedens durch Picti und Scotti oder Attacotti sowie eine Schwächung der Provinz, hervorgerufen

28 Es handelt sich insgesamt um rund 20 Münzen; für eine ausführliche Diskussion cf. Casey 1994, 163–167 mit weiterer Literatur. Cf. auch Elbern 1984, 20, Birley 2005, 420.

29 Cf. Hunt 1998, 49–56 mit weiterer Literatur.

30 Cf. Hunt 1998, 56–57.

31 Zu Lupicinus cf. PLRE 520–521 (Lupicinus 6). Zu den Ereignissen des Winters 359/60 cf. Rosen 2006, 179–180; Bringmann 2004, 67; Browning 1975, 98; Bidez 1940, 201–202.

durch eine *congeries praeteritarum cladium*.[32] Hinter dieser Formulierung hat man einen Hinweis auf eine zum Zeitpunkt der Krise nicht lange zurückliegende militärische Auseinandersetzungen in Britannien gesehen,[33] was allerdings mit der Bemerkung bezüglich des Vetragsbruchs nicht recht in Einklang zu bringen ist. Tatsächlich werden die genannten *clades* von Ammianus nicht näher spezifiziert, lediglich ihr Resultat ist eindeutig: Die britannischen Provinzen bezeichnet er als *fessae*, was nichts anderes meinen kann, als daß die militärischen Möglichkeiten zur Abwehr eines Angriffs weitgehend erschöpft waren. Für diesen Umstand bietet sich allerdings eine vergleichsweise simple Erklärung an, die ohne die Annahme ansonsten unbelegter Barbareneinfälle auskommt – immerhin waren der Krise des Winters 359/360 nicht nur die Säuberungen des *notarius* Paulus unmittelbar vorausgegangen, die sich mit Sicherheit nicht nur auf die zivile Administration der Provinzen beschränkte und der Leistungsfähigkeit der in Britannien stationierten Einheiten kaum zuträglich gewesen sein dürfte, sondern auch die Usurpation des Magnentius, die in zwei blutigen Schlachten niedergeschlagen wurde. Da bei diesen sicherlich auch die aus Britannien stammenden Einheiten Verluste zu beklagen hatten, könnte es sich bei den von Ammianus genannten *clades* eben um die Schlacht bei Mursia, die Schlacht am *mons Seleucus* sowie die Aktivitäten des Paulus Catena gehandelt haben. Was immer der genaue Anlaß für die Entsendung des Lupicinus gewesen sein mag, seine Bemühungen scheinen nicht nur von Erfolg gekrönt gewesen zu sein, sondern die Operationen des Lupicinus kamen offenbar auch vergleichsweise schnell zu einem Ende, denn bald nach der Erhebung Julians konnte Lupicinus nach Gallien zurückkehren.[34] Angesichts des Mißtrauens, das Julian gegen den *magister militum* hegte – Julian hatte ihn offenbar von jeglichen Informationen über die Vorgänge in Gallien abgeschnitten –,[35] stellt sich die Frage, ob es bei der Entsendung des Lupicinus nicht in erster Linie darum ging, diesen aus der unmittelbaren Umgebung Julians zu entfernen.

Wohl noch vor die Entsendung des Lupicinus nach Britannien sind Operationen im Rheinmündungsgebiet zu datieren, deren primäres Ziel darin bestand, die durch die vorausgegangenen Unruhen an den Grenzen unterbrochenen Schiffahrtswege wieder zu öffnen. Diese dienten in der Mitte des 4. Jhs. offenbar insbesondere dem Transport von Getreide auf den Kontinent. Über die Operationen Julians im Rheinmündungsgebiet liegen verschiedene Nachrichten vor, von denen das Selbstzeugnis des Julian ohne Zweifel die größte

32 Amm. Marc. 20.1.1.
33 Cf. Birley 2005, 426.
34 Amm. Marc. 20.9.9.
35 Deutlich diesbezüglich Amm. Marc. 20.9.9.

Bedeutung besitzt.[36] Danach zog dieser insgesamt rund 600 Schiffe zusammen, von denen 400 in einem Zeitraum von weniger als zehn Monaten für den Feldzug neu gebaut wurden.[37] Mit diesem Großverband, auf dem vermutlich ein großer Teil des Feldzugsheeres eingeschifft war, zog Julian dann in das Rheinmündungsgebiet. Offenbar genügte diese Demonstration römischer Stärke, denn die fränkischen Stämme, gegen die sich die Operation richtete, suchten sofort um Frieden nach, stellten Geiseln und erklärten sich bereit, den römischen Schiffsverkehr nicht weiter zu stören.[38] Diese Episode läßt drei wichtige Rückschlüsse über den Zustand römischer Seestreitkräfte in Nordwesteuropa in der Spätantike zu und erweist sich so als von zentraler Bedeutung für die römische Seekriegsgeschichte.

Zunächst belegt das ursprüngliche Problem, die Unterbrechung der Schiffahrtsrouten, zwar auf der einen Seite die Anfälligkeit der Rheingrenze auch im Gebiet des Niederrheins und der Rheinmündung, andererseits zeigt aber gerade der Umstand, daß es sich bei der Krise von 359 um eine Sperrung des Rheins, nicht aber um eine generelle Unsicherheit der Schiffahrtswege gehandelt hat. So findet sich im *epitaphios logos* des Libanius der explizite Hinweis darauf, daß einer regelmäßigen Kanalfahrt keine Hindernisse gesetzt waren. Die Belastung durch die Sperrung des Rheines sei vielmehr dadurch entstanden, daß die Kornschiffe aus Britannien ihre Ladung nun in einem Kanalhafen löschen mußten, von wo aus sie mühsam mit Karren weitertransportiert wurden.[39] Der Kanal selbst muß also als Verkehrsweg nach Britannien ohne größere Probleme nutzbar gewesen sein. Die Ereignisse von 359 belegen somit nicht nur einen steigenden Druck auf die römische Rheingrenze, sondern gleichzeitig auch, daß noch in der zweiten Hälfte des 4. Jhs. die Seeverkehrswege in Nordwesteuropa weitestgehend sicher waren. Diese Erkenntnis ist für die Frage nach möglichen Aktivitäten germanischer Piraten im Verlauf des 4. Jhs. von erheblicher Bedeutung: Offenbar fand der gesteigerte Druck auf die Rheingrenze keine vergleichbare Fortsetzung zur See.

Zum zweiten stellen die von Julian in der Vorbereitungsphase seines Feldzuges getätigten Rüstungen der Leistungsfähigkeit römischer Militärorganisation, insbesondere aber den in Nordwesteuropa agierenden römischen See-

36 Jul. *ep. ad Ath.* 279d–280c; cf. daneben Lib. or. 18.82–87, Amm. Marc. 18.2.3–4, Eun. Hist. 12 M, Zos. 3.5.2 (der Julian fälschlicherweise die zusammengezogenen Schiffe direkt mit Getreide beladen läßt); cf. Rosen 2006, 362–364; Bringmann 2004, 56–57; Bowersock 1978, 42–43; Browning 1975, 93–94; Bidez 166–168.

37 Jul. *ep. ad Ath.* 280a.

38 Jul. *ep. ad Ath.* 280b–c.

39 Lib. or. 18.83.

streitkräften ein beredtes Zeugnis aus. Weit entfernt davon, in die Bedeutungslosigkeit abgesunken zu sein, war es offenbar noch im 4. Jh. möglich, nicht nur in vergleichsweise kurzer Zeit in einer an den Feldzug des Germanicus erinnernden Art und Weise einen Großverband aus dem Boden zu stampfen, sondern Julian konnte auch auf rund 200 bereits verfügbare Schiffe zugreifen. Zwar wird es sich bei diesen zum Teil um für den Feldzug requirierte Handelsschiffe gehandelt haben, die topographischen Gegebenheiten in der Rheinmündung legen allerdings die Vermutung nahe, daß es sich in der Mehrzahl auch bei diesen Schiffen um flachgehende, für einen Einsatz im unmittelbaren Küstenvorfeld und in Flachwasserzonen geeignete Ruderschiffe gehandelt hat, um Schiffe also, für die eine sinnvolle zivile Nutzung nicht ohne weiteres denkbar ist.[40] Auch die nicht unerheblichen logistischen Schwierigkeiten bei der Abwicklung einer amphibischen Großoperation konnten die Stäbe Julians offenbar ohne größere Probleme bewältigen, so daß insgesamt ein Bild erheblicher Leistungsfähigkeit römischer Seestreitkräfte entsteht.

Schließlich lohnt ein Blick von den Ereignissen des Jahres 359 auf den ursprünglichen Piratenfeldzug des Carausius. Die Parallelen sind augenfällig: In beiden Fällen litten die kontinentalen Provinzen unter Störungen, die offenbar von im Rheinmündungsgebiet ansässigen Stämmen ausgingen, und in beiden Fällen wurde im Rahmen der Feldzugsvorbereitungen erheblicher Schiffsraum durch Neubauten bereitgestellt. Nimmt man den Feldzug des Constans aus dem Jahr 342 hinzu, so erscheint das Rheindelta als ein Krisenherd, dessen Bedeutung im Verlauf der Spätantike stetig wuchs. Dabei dürften die seit dem beginnenden 3. Jh. in diesem Raum beobachtbaren topographischen Veränderungen zum einen die Kontrolle des Küstenraumes deutlich erschwert,[41] zum anderen aber germanischen Gruppen neue Entfaltungsmöglichkeiten an der Nordküste Galliens geboten haben. Die sukzessive Befestigung der wichtigen Straßenverbindung von Köln nach Bavai, die über Tournai nach Boulogne weiterführte, könnte neben ihrer Bedeutung für die eigentliche Rheingrenze auch ein Hinweis darauf sein, daß im Norden der Provinz Gallia Belgica die Grenze nicht nur buchstäblich verschwunden war, sondern sich die Region auch in ein

40 Die Zahl der für ein zum Truppentransport geeignetes Schiff mittlerer Größe benötigten Rudermannschaften dürfte einen längeren Betrieb im zivilen Einsatz unwirtschaftlich gemacht haben. Möglicherweise war hiervon allerdings der Transport hochpreisiger Güter ausgenommen; ein mögliches Beispiel könnte das sogenannte Neumagener Weinschiff bilden, sofern die Darstellung als geruderter Transporter nicht idealtypischer Natur ist. Cf. Massow 1932, 1.143–54, Numrich 1997, 110–113.

41 Zu den topographischen Veränderungen der Nordsee- und Kanalküste cf. Mertens/Despy-Meyer 1968, 18–19 mit Literatur.

unkontrollierbares und plündernden Gruppen gute Einfallsmöglichkeiten in das Hinterland der Provinz bietendes Gebiet gewandelt hatte.[42] Direktes römisches Eingreifen, das offenbar in regelmäßigen Abständen nötig war, konnte aufgrund der topographischen Beschaffenheit der Region nur den Charakter ausgedehnter amphibischer Operationen annehmen, für die es wiederum entsprechender Mittel bedurfte. An erster Stelle ist hier die für die schnelle Bereitstellung größerer Schiffszahlen notwendige Infrastruktur zu nennen, dann aber auch das eigentliche Schiffsmaterial sowie ein schneller Zugriff auf mögliche Besatzungen. Die gerade im Verlauf des ausgehenden 3. und beginnenden 4. Jhs. häufigen Nachrichten über die Verlegung größerer Truppenkontingente weisen dabei in dieselbe Richtung; für die Spätantike wird man insgesamt somit eher noch von einer Steigerung der Aktivitäten römischer Seestreitkräfte ausgehen müssen als von einem Verlust an militärischer Leistungsfähigkeit.

Die Ruhe in den nordwesteuropäischen Provinzen währte allerdings nur wenige Jahre, ehe eine Störung der Grenzen in Britannien offenbar ein erneutes militärisches Eingreifen notwendig machte. Der Ablauf der Ereignisse des Jahres 367, die – einer Formulierung in Ammianus Marcellinus folgend – gewöhnlich zusammenfassend als *conspiratio barbarica* bezeichnet werden, wird üblicherweise anhand der Schilderung des Ammianus rekonstruiert.[43] Demnach hätten Kaiser Valentinian, der sich auf dem Weg von Amiens nach Trier befand, Nachrichten über gleichzeitige Angriffe verschiedener Barbarenstämme auf die britannischen Provinzen erreicht, die die Forschung mehrheitlich als koordiniert aufgefaßt hat.[44] Dabei seien ein *dux* namens Nectaridus getötet sowie ein *comes* Fullofaudes mit einem Hinterhalt überrascht worden und mutmaßlich ebenfalls gefallen.[45] Bereits dieser offenbar mit militärischen Niederlagen verbundene Verlust zweier hoher Beamter wird gewöhnlich als Indikator für das Ausmaß der Krise interpretiert, in die die britannischen Provinzen geraten waren.[46] Valentinian reagierte dann schnell und entsandte den *comes domesticorum* Severus,[47] der schon nach kurzer Zeit durch den *magister equitum* Fla-

42 Zur Straßenverbindung cf. Mertens/Despy-Meyer 1968, 15–18 mit Literatur.

43 Amm. Marc. 27.8.1–9.1, 28.3.1–8, 30.7.9–11. Für einen Überblick über das gesamte Quellenmaterial cf. Birley 2005, 431–439.

44 Amm. Marc. 27.8.1. Cf. etwa Haywood 1999, 65–68 („a concerted effort" „a sign of the increasing political"), Frere 1999, 345 („united planning"), Mason 2003, 180 („a massive and carefully coordinated attack"). Etwas vorsichtiger Breeze/Dobson 2000, 235 („a combined attack").

45 Zu Nectaridus cf. PLRE 621 (Nectaridus), Birley 2005, 428–429, zu Fullofaudes cf. Waas 1965, 99, PLRE 375 (Fullofaudes), Birley 2005, 428–429.

46 Frere 1999, 344–345, Mason 2003, 180.

47 Zu Severus cf. PLRE 832 (Severus 8), Birley 2005, 429.

vius Iovinus ersetzt wurde.[48] Beide agierten mit wenig Erfolg: eine Bemerkung des Ammianus Marcellinus, wonach Iovinus Schwierigkeiten hatte, Truppen in Britannien zusammenzuziehen, wird gewöhnlich als Hinweis auf die desolate Lage des provinzialen Militärapparates gesehen. Noch vor Ende der Feldzugssaison wurde Iovinus dann durch den *comes rei militaris* Theodosius ersetzt, den Vater des späteren Kaisers Theodosius.[49] Dieser begab sich zusammen mit vier Einheiten des Feldheeres von Boulogne nach Richborough,[50] zog dann nach London, von wo aus er gegen plündernde Banden vorging und rasch Erfolge erzielte. Um die ihm zur Verfügung stehende Truppenzahl zu erhöhen, rief er beurlaubte Soldaten zurück und erließ eine Amnestie für Deserteure,[51] was als Hinweis auf eine schwere militärische Krise verstanden werden kann. Mit seinem neuen Truppenaufgebot gelang es ihm 368 dann schließlich, die Barbaren zu vertreiben und sich dem Wiederaufbau in den verwüsteten Provinzen zuzuwenden. Neben der Erneuerung militärischer Einrichtungen standen dabei insbesondere die Städte Britanniens im Vordergrund.[52] Gleichzeitig konnte er den Usurpationsversuch eines gewissen Valentinus, der nach Britannien exiliert worden war, im Keim ersticken, wobei Theodosius nach der Hinrichtung des Valentinus auf eine eingehende Untersuchung verzichtete, um nicht erneut Unruhe in die Provinzen zu bringen.[53]

Zweifel an dieser auf Ammianus Marcellinus gestützten Rekonstruktion haben sich in der Vergangenheit vor allem daran entzündet, daß eine *conspiratio* barbarischer Stämme zum Zwecke eines koordinierten gemeinsamen Überfalles auf die britannischen Provinzen einen Grad an Organisations- und Kommunikationsfähigkeit voraussetzt, der wenig glaubhaft erscheint. So dürften in den schottischen Lowlands siedelnde Stämme nicht nur nicht in der Lage gewesen sein, etwa mit Franci oder Saxones aus dem Rheinmündungsgebiet zu kommunizieren,[54] auch unterschiedliche Zeit- und Raumvorstellungen standen einem koordinierten Überfall im Wege. Daneben setzt die Annahme einer derartigen konzertierten Aktion zunächst einmal bereits existierende Kontakte zwischen den Beteiligten voraus. Als Grundvoraussetzung für ein gemeinsames

48 Zu Flavius Iovinus cf. PLRE 462–463 (Iovinus 6), Birley 2005, 430.

49 Zu Flavius Theodosius cf. PLRE 902–904 (Theodosius 3). Birley 2005, 430–440.

50 Amm. Marc. 27.8.7.

51 Amm. Marc. 27.8.10.

52 Amm. Marc. 28.3.7.

53 Amm. Marc. 30.7.10, cf. auch Hier. *chron.* a. Abr. 2387, Iord. *Rom.* 308, Zos. 4.12.2. Zu Valentin(ian)us cf. PLRE 935 (Valentinus 5), Birley 2005, 430–431, 438–440.

54 Ob man wie selbstverständlich davon ausgehen darf, daß die politischen Entscheidungsträger aller Beteiligten die lateinische Sprache in einem Maße beherrschten, das eine derartige Planung möglich machte (so Haywood 1999, 68), muß bezweifelt werden.

Vorgehen der betreffenden Stämme Irlands, Schottlands und Germaniens hätten diese über relativ konkrete Informationen voneinander verfügt haben müssen, wofür aber keine Belege existieren. Gerade zwischen schottischen und germanischen Stämmen sind sowohl aufgrund der bestehenden Sprachbarrieren als auch wegen der großen Distanzen derartige Kontakte vielmehr ausgesprochen unwahrscheinlich. Daher ist in jüngerer Zeit vorgeschlagen worden, es habe sich bei den Überfällen des Jahres 367 um zufällig gleichzeitige Ereignisse gehandelt,[55] die, so wird man den Gedanken fortführen dürfen, dann aus römischer Sicht – und indem den barbarischen Stämmen eine typisch römische Rationalität unterstellt wurde – als planvoll-koordiniertes Handeln erschienen. Überspitzt formuliert ließe sich demnach in der Darstellung des Ammianus Marcellinus eine Art Verschwörungstheorie zu den Ereignissen des Jahres 367 fassen.

Ein genauerer Blick auf den Text mahnt hier allerdings auch hinsichtlich dieser Deutung zu größter Vorsicht. Die Darstellung der sogenannten *barbarica conspiratio* und des Feldzuges des Theodosius ist auf zwei Kapitel in Buch 27 und Buch 28 des Ammianschen Geschichtswerks verteilt, was darauf hinweist, daß die behandelten Ereignisse in zwei verschiedene Jahre gehören: das achte Kapitel von Buch 27 hat die Geschehnisse des Jahres 367 zum Inhalt, das dritte Kapitel des folgenden Buches dann den Feldzug des Theodosius von 368 sowie die Niederschlagung des Putschversuches des Valentinus. Tatsächlich findet sich gleich zu Beginn in 27.8.1 der Hinweis auf die *barbarica conspiratio*, es wird jedoch weder an dieser Stelle noch in den folgenden Abschnitten thematisiert, wie die militärische Krise, die die Provinzen feindlichen Überfällen mehr oder weniger schutzlos auslieferte, genau ausgesehen hat. Zwar handelt es sich bei der *conspiratio* an dieser Stelle in der Tat um das zentrale Ereignis, dem drei Folgen – die Verwüstung der Provinzen, der Tod des Nectaridus und eine nicht näher spezifierte Niederlage des Fullofaudes, dessen Tod nicht erwähnt wird – zugeordnet sind,[56] doch wird der Begriff *conspiratio* weder näher erläutert, noch verliert Ammianus ein Wort darüber, wer an dieser *conspiratio* beteiligt war.

Zudem fällt auf, daß Ammianus auch im folgenden keine konkreten Angaben über die Herkunft derjenigen macht, die die britannischen Provinzen in so große Schwierigkeiten gebracht haben und gegen die Theodosius dann erfolg-

55 Thompson 1984, 44.

56 Amm. Marc. 27.8.1: *nuntio percellitur gravi, qui Brittannias indicabat barbarica conspiratione ad ultimam vexatas inopiam, Nectaridumque comitem maritimi tractus occisum, et Fullofauden ducem hostilibus insidiis circumventum*; durch seine durch *barbarica conspiratione* gesperrte Stellung ist *Britannias vexatas* besonders betont.

reich ist. Vielmehr bleiben die von ihm gewählten Formulierungen immer äußerst unkonkret. So erzielt Theodosius in 27.8.7 Erfolge gegen *vagantes hostium vastatorias manus*, seine Gegenmaßnahmen in 27.8.9 richten sich gegen eine *diffusa variarum gentium plebs*, seine Gegner im Jahr 368 werden in 28.3.1 lediglich als *barbari* bezeichnet, und in der abschließenden Würdigung Valentinians in 30.7.9 spricht Ammianus von *catervae superfusorum hostium*. Einzig in 27.8.5 erwähnt Ammianus sowohl die *Picti in gentes duas divisi, Dicalydonas et Verturiones* als auch die *Attacotti* und *Scotti* sowie schließlich *Franci* und *Saxones*, die vor allem für Überfälle an den Küsten Galliens verantwortlich gewesen seien.[57] Bereits der Verfasser der in der handschriftlichen Überlieferung tradierten Zusammenfassungen der einzelnen Bücher hat die in 27.8.1 erwähnte *conspiratio* mit diesen Namen in Verbindung gebracht; darin sind ihm seither viele Interpreten gefolgt, ohne sich an der merkwürdigen Diskrepanz zwischen der Präzision von 27.8.5 auf der einen und der ‚Gesichtslosigkeit' des Gegners in der übrigen Darstellung auf der anderen Seite zu stören.

Tatsächlich bietet aber der unmittelbar vorausgehende Satz den Schlüssel für das richtige Verständnis der Aufzählung der Barbarenstämme. Dort verweist Ammianus auf seine – nicht mehr erhaltenen – Ausführungen zur Expedition des Constans nach Britannien.[58] Diese Ausführungen wurden offenbar von einem geographischen Exkurs begleitet, in dessen Rahmen Ammianus unter anderem das Phänomen von Ebbe und Flut behandelt, aber offenbar kaum ethnographische Informationen wiedergegeben hatte. Genau diese ethnographischen Informationen werden in 27.8.4–5 nachgeschoben, die Ausführungen sollen somit den bei der Darstellung der Unternehmung des Constans begonnenen Exkurs abrunden. Dies bedeutet aber gleichzeitig, daß ein logischer Zusammenhang zwischen den genannten Stämmen und der *conspiratio* nur insofern besteht, als es sich bei den Gegnern Roms in Nordwesteuropa eben um die von Ammianus angeführten Stämme handelt. Aus 27.8.5 läßt sich demnach weder ableiten, daß alle genannten Stämme an der *conspiratio* beteiligt waren, noch wer im einzelnen an den Überfällen auf die britannischen Provinzen beteiligt war. So fügt sich die Aufzählung in 27.8.5 trotz ihrer vermeintlichen Präzision in das ansonsten wenig trennscharfe Bild, das Ammianus von den Gegnern Roms zeichnet. Da ihm offenbar genauere Informationen über den Verlauf des Feldzuges des Theodosius fehlten, bleibt er im allgemeinen und führt in 27.8.5 einfach alle potentiellen Gegner Roms im nordwesteuropäischen Raum auf.

57 Amm. Marc. 27.8.5.
58 Amm. Marc 27.8.4.

Erst ein Blick über Ammianus Marcellinus hinaus verleiht den Ereignissen der Jahre 367 und 368 ein wenig Kontur. So wird auf der zu einer wohl um 384 errichteten Statue des Theodosius gehörenden Inschrift neben einem erfolgreichen Feldzug in Mauretanien auch ein Sieg über die Saxones erwähnt.[59] Zwar ist die Inschrift stark beschädigt, der erhaltene Text macht es aber unwahrscheinlich, daß außer dem afrikanischen und britannischen Feldzug noch ein weiterer militärischer Erfolg erwähnt war.[60] Auch der *panegyricus* des Pacatus auf Kaiser Theodosius I. enthält einen Hinweis auf die Feldzüge des Vaters des Kaisers. Erneut werden dabei die Saxones erwähnt, zusätzlich findet sich aber auch die Bemerkung, auch die *Scotti* seien in ihre *paludes* zurückgetrieben worden.[61] Offenbar war der Erfolg gegen die Saxones jedoch für Pacatus der bei weitem bedeutendere. So hätten in Zeiten der Republik dem Vater des Kaisers drei Triumphaltitel zugestanden – *Saxonicus*, *Sarmaticus* und *Alamannicus*, von den *Scotti* ist dabei nicht die Rede.[62] Auch in einer wohl im letzten Drittel des 4. Jhs. entstandenen und dem Hegesippus zugeschriebenen lateinischen Übersetzung des Flavius Josephus ist von *Scotia* und *Saxonia* die Rede,[63] wobei nur im Zusammenhang des sächsischen Siedlungsgebietes von militärischen Operationen die Rede ist.[64] Erst Claudian erwähnt in seinem *panegyricus* anläßlich des vierten Konsulats des Honorius militärische Erfolge gegen *Saxones*, *Picti* und *Scotti*.[65] Dabei stellt sich allerdings die Frage, ob die Formulierung des Claudian die tatsächlichen Ereignisse reflektiert oder nicht doch in erster Linie betonen soll, wie umfassend – eben auch in geographischer Hinsicht – die Leistungen des Theodosius waren. Jenseits des erwähnten epigraphischen Zeugnisses sowie der literarischen Überlieferung fehlen verläßliche Hinweise auf die Ereignisse der Jahre 367 und 368. Umfangreiche Zerstörungen lassen sich im archäologischen Befund ebensowenig nachweisen wie die Wiederaufbaumaßnahmen des Theodosius;[66] über die genauen Umstände der Einrichtung der fünften britannischen Provinz Valentia herrscht ebenfalls wenig Klar-

---

59 Feissel 1983 n. 273; cf. auch Birley 2005, 431.

60 Feissel 1983 n. 273, 8–14: ([…]ν οὐ|νόμ[α …], χάρμα | μέγα | Βριταννῶν καὶ | Μαυριτανίης μέγα δῖ|μα, Σαξονείης λυτῆ|ρα καὶ γένους Κελτῶν | ὀλετῆρα, χρυσίον); mit καὶ γένους Κελτῶν ist offenbar das Ende der Aufzählung erreicht.

61 Paneg. 2.5.2.

62 Paneg. 2.5.4.

63 Heges. 5.15.1.

64 Die im Singular gehaltene Wendung in Heges. 5.15.1 *quae licet furta belli videatur* kann sich nur auf *Saxonia* beziehen, nicht auf *Scotia* und *Saxonia*.

65 Claud. 8.31–33.

66 Für einen Rekonstruktionsversuch zur Dislozierung römischer Einheiten in Nordengland cf. Breeze/Dobson 1985, 16–17 mit fig. 10.

heit, sie scheint aber in den direkten Kontext der Maßnahmen des Theodosius zu gehören.[67] Die in der älteren Forschung teilweise ebenfalls mit den Aktivitäten des Theodosius in Verbindung gebrachten Kleinkastelle an der Küste von Yorkshire, die weiter unten eingehender diskutiert werden, sind wohl erst in den 380er Jahren entstanden.

Insgesamt betrachtet bleibt ein unscharfes Bild der Ereignisse des Jahres 367/368 zurück, allerdings scheint die Auseinandersetzung mit den *Saxones* eine besondere Bedeutung besessen zu haben. Weder das Ausmaß der den Operationen des Theodosius vorausgegangenen Störungen noch der Umfang dieser Operationen selbst lassen sich bestimmen. Zwar sind die Ereignisse um die *barbarica conspiratio* auch in einen Zusammenhang mit einer Intensivierung der Aktivitäten germanischer Piraten und einer gesteigerten Bedrohung der Seeverkehrswege gebracht worden,[68] doch ist der Befund der literarischen Überlieferung hier überraschend. An keiner Stelle wird eine Bedrohung des Seeverkehrs erwähnt, einzig die lateinische Übersetzung des Flavius Josephus spricht von *piraticae myoparones*, ohne diese allerdings in einen Kontext mit Seeraub zu bringen.[69] Immerhin zeigt aber der Blick auf die Überlieferung außerhalb von Ammianus Marcellinus eines deutlich: eine wie immer geartete *conspiratio* findet an keiner Stelle Erwähnung. An denjenigen Stellen, an denen neben dem Sieg über die *Saxones* auch *Picti* und *Scotti* erwähnt werden, ist offensichtlich nicht von in außergewöhnlicher Weise miteinander verknüpften Ereignissen die Rede.

Von den wenigen Informationen, die die Überlieferung über die militärischen Unternehmungen des Theodosius bewahrt hat, besitzt für die Frage nach der Rolle von Seestreitkräften in Nordwesteuropa ein auf den ersten Blick banal wirkender Umstand besondere Bedeutung: Theodosius hatte sich nach Britannien begeben und dieses offenbar erst nach Abschluß seiner Aktivitäten wieder verlassen.[70] Abgesehen davon, daß es sich bei dem Transfer der von ihm mitgeführten Militäreinheiten um ein weiteres Beispiel für eine funktionierende Verlegung von Truppen über See handelt, stellt sich vor allem die Frage, wie ein von den britannischen Provinzen aus operierender Theodosius gegen die Saxones Krieg führen konnte. Die starke Betonung des Erfolges gegen die Saxo-

67 Zur Problematik der angeblichen fünften Provinz Valentia cf. Birley 2005, 399–400 mit weiterer Literatur.

68 De Souza 1999, 228–229, Haywood 1999, 63–65.

69 Heges. 5.15.1. Unter *myoparo* wird gewöhnlich ein kleineres Kriegsschiff verstanden, cf. Casey 1994, 159–160, Casson 1971, 132.

70 Nach Amm. Marc. 28.3.7 hat Theodosius die Provinz *reddidit statui pristino*. Cf. auch Amm. Marc. 28.3.9.

nes läßt sich plausibel nur durch einen gegen ihre Siedlungsgebiete gerichteten Feldzug erklären, nicht aber durch die bloße Vertreibung einzelner Gruppen sächsischer Plünderer. Hinter den Operationen gegen die Saxones wird man daher eine amphibische Operation größeren Ausmaßes vermuten müssen, die sich wohl gegen Ziele im Rheinmündungsgebiet richtete. Ein wichtiges Indiz für eine derartige Unternehmung ist die Erwähnung von *bella navalia* durch Pacatus, mit denen die Saxones bezwungen worden seien.[71] Eine solche, von Britannien aus durchgeführte Unternehmung belegt wie schon die Unternehmung Julians knapp ein Jahrzehnt zuvor die anhaltende Leistungsfähigkeit römischer Seestreitkräfte in Nordwesteuropa. Gleichzeitig könnten die Ereignisse der Jahre 367 und 368 einen ersten Endpunkt römischer Seekriegsgeschichte in Nordwesteuropa bilden – denn wenn es sich bei den *bella navalia* des Pacatus tatsächlich um eine amphibische Operation im Rheinmündungsgebiet handelte, dann wäre sie unter Umständen die letzte römische Großunternehmung zur See in Nordwesteuropa gewesen.

Der fragmentarische Zustand der Überlieferung mahnt hier allerdings ein wenig zur Vorsicht. Denn daß insbesondere sächsische Gruppen weiterhin ein Problem darstellten, zeigt etwa der Fall des *comes* Nannienus,[72] der im Jahr 370 die Abwehr einer – mutmaßlich größeren – Gruppe sächsischer Plünderer in Nordgallien organisierte und dabei verwundet wurde. Ob sich hieran eine offensive römische Unternehmung anschloß, läßt sich nicht entscheiden. Für das folgende Jahrzehnt liegt die Ereignisgeschichte im Nordwesten des römischen Reiches dann nahezu vollständig im Dunkeln, und erst mit der Erhebung des Magnus Maximus im Sommer des Jahres 383 setzt wieder eine vergleichsweise reichhaltige, dem britannischen Usurpator allerdings in großer Eintracht feindselig gesinnte Überlieferung ein.[73] Die genauen Hintergründe der Erhebung des Maximus liegen im Dunkeln, und auch über seine fünf Jahre währende Herrschaft über die westlichen Provinzen schweigt sich die Überlieferung weitestgehend aus. In Britannien scheint es in dieser Zeit zu erneuten Überfällen schottischer und irischer Stämme gekommen zu sein, die von Maximus erfolgreich abgewehrt wurden.[74]

---

71 Paneg. 2.5.2.

72 Zu Nannienus cf. Macdonald 1935, PLRE 615–616 (Nannienus), Birley 2005, 441–442. Nannienus ist sowohl als *comes Britanniae* (Macdonald 1935, 1682) als auch als *comes litoris Saxonici* (Johnson 1976, 90–91) identifiziert worden; vorsichtig hingegen Birley 2005, 441: „The question cannot be decided on present evidence".

73 Zu Maximus cf. Casey 1979, Birley 2005, 443–450.

74 Chronogr. a. 452 p. 646.7: *incursantes Pictos et Scottos Maximus strenue superavit.* CIL XI 6327 ist von Braccesi 1968, 279–282 als Beleg für einen Triumphaltitel *Britannicus Maximus* des Magnus Maximus interpretiert worden.

In jüngerer Zeit ist die bereits erwähnte Kette von Kleinkastellen an der Küste von Yorkshire in einen Zusammenhang mit diesen Abwehrmaßnahmen gebracht worden.[75] Die Auseinandersetzung mit den einander sehr ähnlichen Anlagen, bei denen es sich um durch Wall, Ummauerung und Graben geschützte massive Türme handelt, war dabei in der Vergangenheit vor allem von außergewöhnlichen archäologischen Befunden bestimmt, die dem Ende der jeweiligen Kleinkastelle zugeordnet wurden. So wurden im Kleinkastell von Huntcliff in einem Brunnenschacht die Skelette von 14 Personen gefunden, was verschiedentlich als Beleg für das gewaltsame Ende des Kleinkastells interpretiert worden ist.[76] In ganz ähnlicher Weise ist der Fund zweier menschlicher Skelette sowie eines Hundeskeletts im Kleinkastell Goldsborough als Zeugnis desselben dramatischen Zerstörungseignisses interpretiert worden, dem auch Huntcliffe zum Opfer fiel.[77] Tatsächlich fehlen allerdings belastbare Hinweise darauf, daß die Todesfälle mit militärischen Ereignissen während der Nutzung der Anlagen durch die römische Armee in Verbindung zu bringen sind; andere Erklärungen für den Befund wären ebenso denkbar.[78]

Die konkrete Funktion der häufig als „signal stations“ bezeichneten Anlagen hat dabei insgesamt weniger Aufmerksamkeit erfahren. Für ihr Verständ-

---

75 Es handelt sich um die Kleinkastelle von Huntcliff (Cf. Hornsby/Stanton 1912, cf. auch Haverfield 1912, 207–209), Goldsborough (Cf. Hornsby/Laverick 1932), Ravenscar (die Anlage ist verloren; ihre Existenz wird aus RIB 721 abgeleitet, cf. Haverfield 1912, 210–212.), Scarborough (Cf. Collingwood 1925, Collingwood 1931) und Filey (Cf. Haverfield 1912, 212–213, Kitson Clark 1935, 82, Ottaway 2000); Beda HE 3.25 bezeichnet Whitby als *sinus fari*; aufgrund einer größeren Anzahl römischer Kleinfunde ist bei Dunsley in der unmittelbaren Umgebung von Whitby eine sechste Anlage angenommen worden, cf. Kitson Clark 1935, 138–139, Bell 1998; die Feststellung von Haverfield 1912, 210, „the Dunsley fort must be set aside as altogether unproven“ hat jedoch weiterhin Bestand. Mason 2003, 182 hat die Existenz weitere Stationen südlich von Flamborough Head angenommen, die entweder bislang unentdeckt oder durch Küstenerosion verlorengegangen seien. Bidwell/Hodgson 2009, 174 halten eine kontinuierliche Kette vom Ostende des Hadrianswalles bis zum Humber für möglich. Bislang entziehen sich die erhaltenen Plätze einer genauen Datierung, sie wurden aber immer wieder als römische Reaktion auf einen Anstieg insbesondere piktischer Aktivität nach der Mitte des 4. Jhs. interpretiert. Cf. etwa Mason 2003, 179 und 182; cf. auch Bidwell/Hodgson 2009, 174; daneben hat bereits Haverfield 1912, 207 auf die Möglichkeit von Überfällen durch germanische Piraten hingewiesen.

76 Cf. etwa Haywood 1999, 79, Mason 2005, 193. Der Umstand, daß das Schicksal des Hauptgebäudes aufgrund eines Felsabbruchs unbekannt ist, mahnt allerdings bei der Interpretation zur Vorsicht. Dementsprechend formulierten die ursprünglichen Ausgräber auch zurückhaltend: „some of its occupants, whether garrison or refugees, perished by a violent death“ (Hornsby/Stanton 1912, 222, cf. auch Haverfield 1912, 209).

77 Hornsby/Laverick 1932, 210–211. Cf. auch Muir 1997, 83 oder Mason 2003, 193: „the dog had defended its home to the last, taking one of the attackers with it into the next world“.

78 Cf. etwa Hartley 1993, 165 oder Southern/Dixon 1996, 147.

nis bildet die Topographie von Nordostyorkshire den zentralen Schlüssel. Alle Anlagen liegen im Küstenstreifen zwischen Flamborough Head und der Mündung des Tees an einer Küste, die zum Teil von steilen Klippen geprägt ist. Zwar muß im Vergleich zur Spätantike mit einer erheblichen Veränderung der Küstenlinie aufgrund von Küstenerosion gerechnet werden, der die Anlagen bei Huntcliff, Filey und Scarborough ganz oder teilweise zum Opfer gefallen sind, am grundsätzlichen Charakter des Küstenstreifens wird sich aber wenig geändert haben. Im Gegensatz zu dem weiter nördlich gelegenen Mündungsgebiet des Tees, dessen Hinterland in der Spätantike vor allem durch die Kastelle von Piercebridge[79] und Binchester[80] geschützt wurde, sowie der unmittelbar südlich an Flamborough Head anschließenden Bridlington Bay, die in der Antike möglicherweise eine guten Hafen besaß und über eine Straßenanbindung an York verfügte,[81] war der dazwischen liegende Küstenabschnitt verhältnismäßig unzugänglich. Zwar bot er einzelne kleinere Buchten mit guten Ankermöglichkeiten, aber kaum Möglichkeiten, rasch in das anschließende Hinterland zu gelangen, das wiederum kaum besiedelt und für Angreifer von See her wenig attraktiv gewesen sein kann.[82] Der Weg in das fruchtbare Vale of York,[83] durch das zwei wichtige Nord-Süd-Verbindungen verliefen,[84] und nach York selbst führte entweder von der Bridlington Bay oder dem Mündungsgebiet des Humber nach Nordwesten oder aber durch die vom Fluß Derwent gebildete Schneise in der Hügelkette der Yorkshire Wolds von Scarborough aus nach Südwesten.[85] Ungefähr auf halbem Weg zwischen York und Scarborough

79 Bei Piercebridge überquerte die Dere Street, die zentrale Nord-Südverbindung zwischen York und dem Hadrianswall (Margary 1973, 429–431, Rowland 1974), den Tees (zur Brücke Fitzpatrick/Scott 1999). Zu Beginn des 3. Jhs. n. Chr. (Bidwell/Hodgson 2009, 147) wurde in der Nähe des Übergangs am Nordufer des Flusses ein mit 4,4ha vergleichsweise großes Kastell angelegt (cf. Wooler 1917, 46–50, Cool/Mason 2008, auch Bidwell/Hodgson 2009, 145–150). Die Anlage war mit verschiedenen Veränderungen bis in die Spätantike belegt und weist noch in nachrömischer Zeit Siedlungsspuren auf.

80 Zum Auxiliarkastell Binchester cf. Hooppell 1891, Ferris/Jones 1980; cf. auch Bidwell/Hodgson 2009, 151.

81 Im von Ptolemaeus bezeugten Γαβραντουίκων κόλπος (Ptol. Geogr. 2.3) ist schon früh die Bridlington Bay erkannt worden (cf. etwa Forbiger 1848, 281). Zur Straßenanbindung cf. Margary 1973, 424–425.

82 Treffen formulierte bereits Haverfield 1912, 205–206: „The land which lay between the vale of York and the eastern sea was a wild and tangled upland where nobody lived who was worth plundering or worth protecting".

83 Zur Geschichte des Vale of York in römischer Zeit cf. den Überblick von Whyman/Howard 2005, 26–29; cf. daneben für den Norden des Vale Spratt 1993.

84 Margary 1973, 426–433.

85 Margary 1973, 421–422.

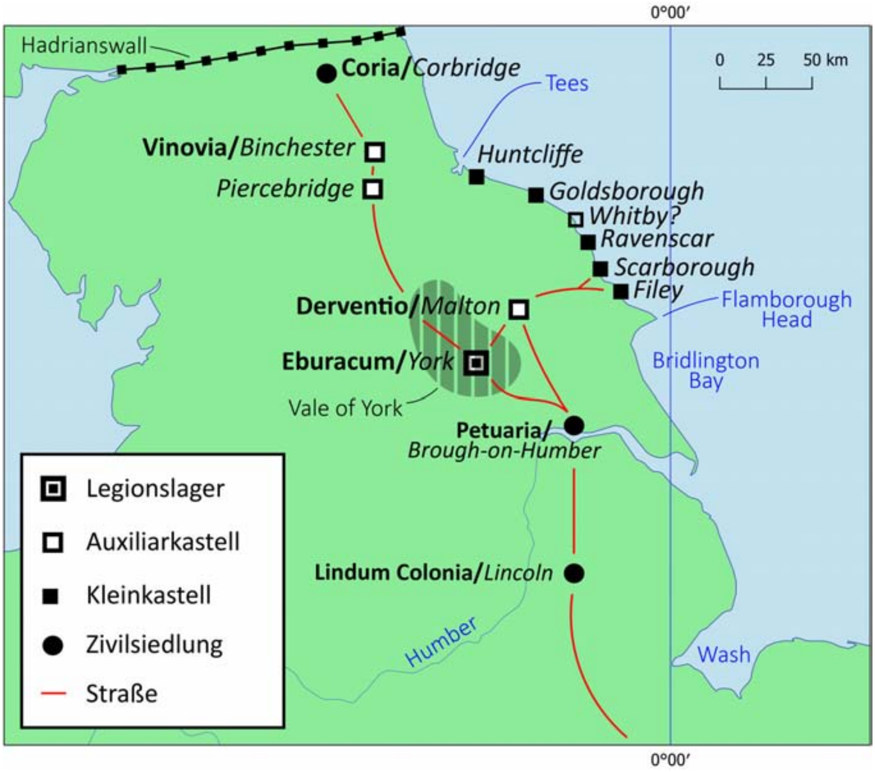

ABB. 16 Das Vale of York und die Küsten Yorkshires in der Spätantike

befand sich in Malton ein weiteres Auxiliarkastell,[86] das den Zugang zum Vale of York sperrte und von dem aus vermutlich auch die Küste der Bridlington Bay überwacht werden konnte. Das Kastell in Malton war in der Spätantike mit einer anscheinend aus der näheren Umgebung rekrutierten Garnison belegt,[87] die wiederum die Besatzungen der Kleinkastelle an der Küste gestellt haben könnte.

Abgesehen vom unmittelbaren Schutz kleinerer Siedlungen an der Küste vor Überfällen einzelner Gruppen – sei es durch ein konkretes Eingreifen der Garnison oder durch die Bereitstellung eines Zufluchtsortes[88] – dienten die

86 Cf. Corder 1928, Corder 1930, Bidwell/Hodgson 2009, 165–167. Ein anscheinend kontinuierlich besiedelter *vicus* (Wenham/Heywood 1997, Wilson 2006) wurde im frühen 3. Jh. n. Chr. ebenfalls mit einer Ummauerung umgeben und wenigstens bis zum Ende des 4. Jhs. genutzt.

87 Der *numerus Supervenientium Petueriensium* ist mit Petuaria, dem lateinischen Namen von Brough-on-Humber in Verbindung gebracht worden; cf. Bidwell/Hodgson 2009, 177.

88 Wilson 1989, 145.

Kleinkastelle vermutlich auch als eine Art Frühwarnsystem, das es zunächst der Garnison von Malton sowie in zweiter Linie dann auch der in York stationierten *legio VI* ermöglichen sollte, einem in der Derwent-Mündung oder an der Küste der Bridlington Bay gelandeten Feind entgegenzutreten, ehe dieser im Vale of York größeren Schaden anrichten konnte. Dabei darf die Leistungsfähigkeit eines derartigen Systems in Bezug auf die Alarmierung rückwärtiger Garnisonen aber nicht überschätzt werden: Truppen aus Malton oder York konnten auf einen schnellen Überfall auf einen Küstenplatz vermutlich kaum reagieren, sondern allenfalls ein Eindringen größerer Gruppen in das Hinterland verhindern. Ob die Stationen zudem auch in der Lage gewesen wären, auch größere feindliche Gruppen so lange aufzuhalten, bis Verstärkung von den zurückliegenden Garnisonen eintraf,[89] muß hingegen bezweifelt werden.

Immer wieder sind die Kleinkastelle an der Küste von Yorkshire auch mit dem Einsatz römischer Seestreitkräfte in Verbindung gebracht worden.[90] Angesichts der Notwendigkeit, so rasch wie möglich auf eine Bedrohung zu reagieren, sowie der begrenzten Einsatzmöglichkeiten römischer Seestreitkräfte ist ein direktes Zusammenwirken von Seestreitkräften und Kleinkastellen aber praktisch auszuschließen, wie eine einfache Rechnung zeigt. Bei einem Landungsversuch piktischer Seeräuber in der Nähe des heutigen Bridlington hätten Abteilungen der in Malton stationierten Garnison den Landeplatz, der in rund 40 km Entfernung – der Straße von Malton aus folgend – lag,[91] nach wenigen Stunden erreicht. Seestreitkräfte, die von der Humbermündung aus operierten, hätten nicht nur einen doppelt so langen Weg zurücklegen müssen, sondern wären unter Umständen auch wesentlich langsamer vorangekommen als eine auf einem Eilmarsch befindliche Heereseinheit. Da ihr Einsatz zudem stark wetterabhängig war, konnten sie keinen verläßlichen Schutz für die Küste bieten. Tatsächlich liegen keinerlei Belege für eine Stationierung römischer Seestreitkräfte an den Küsten Yorkshires etwa in dem für York wichtigen Hafen Brough-on-Humber vor.[92]

---

89 So etwa Bidwell/Hodgson 2009, 174.

90 Sehr deutlich etwa Collingwood/Richmond 1969, 65 oder Hartley 1993, 162; weniger stark konzentriert auf den ausschließlichen Einsatz von Seestreitkräften Mason 2003, 183. Haverfield 1912, 212.

91 Zur Straßenverbindung Margary 1973, 421–423.

92 Trotz mehrerer gut publizierter Grabungen in Brough-on-Humber (Corder 1934, Corder 1935, Corder/Romans 1937 und Wacher 1969) bereitet die Interpretation des Platzes größere Schwierigkeiten. Ein in flavischer Zeit errichtetes Auxiliarkastell wurde offenbar bereits um 80 n. Chr. wieder aufgegeben; um 125 n. Chr. wurde nach einer kurzen Wiederverwendung des Kastells dieses endgültig aufgegeben und ein nunmehr größeres

Ob während der Herrschaftszeit des Maximus in signifikantem Umfang Truppen aus Britannien auf den Kontinent verlegt wurden, läßt sich nicht entscheiden. Zwar könnten Einheiten britannischer Herkunft, die von der *notitia dignitatum* in kontinentalen Garnisonen nachgewiesen sind,[93] auf derartige Verlegungen deuten, Umfang und Ablauf solcher Verlegungen bleiben aber ganz im Dunkeln. Zudem weist die *notitia dignitatum* umgekehrt in britannischen Garnisonen auch Einheiten offenkundig kontinentaler Herkunft nach,[94] so daß ein Art Austauschprogramm keineswegs ausgeschlossen werden kann. In jedem Fall muß zudem davon ausgegangen werden, daß eine Veränderung der Militärorganisation der britannischen Provinzen, die eine signifikante Schwächung des dort stationierten Militärpotentials mit sich gebracht hätte, vermutlich nach der Niederlage und Hinrichtung des Maximus im Jahr 388 durch Theodosius bald wieder rückgängig gemacht worden wäre. Immerhin läßt sich festhalten, daß auch unter Maximus eine Verlegung von Truppen über See noch ohne Problem möglich war.

Mit dem Tod des Maximus 388 bricht die Überlieferung erneut ab. Erst für das Ende des 4. Jhs. lassen sich wieder militärische Operationen in Nordwesteuropa nachweisen. Im Jahr 396 war Flavius Stilicho den Rhein entlang bis in das Mündungsgebiet gezogen und hatte mit den dort siedelnden Germanenstämmen bestehende Vertragsverhältnisse erneuert.[95] Wenigstens im Rheinmündungsgebiet dürften diese Aktivitäten eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Feldzug des Julian aufgewiesen haben; Stilicho wird bei der Interaktion mit germanischen Stämmen ebenfalls in erster Linie auf Einschüchterung gesetzt haben. In den Kontext dieser Unternehmungen gehören offenbar auch Nach-

---

Areal mit einem Wall umgeben, der um 200 n. Chr. zunächst einige Veränderungen erfuhr, ehe er zwischen 270 und 290 durch eine Ummauerung ersetzt wurde (Wacher 1969, 5–29 und Wacher 1971, 166; skeptischer gegenüber Wachers Datierungen Bidwell/Hodgson 2009, 178). Wacher 1969, 3 und Wacher 1974, 395 hat die Anlage ab 125 n. Chr. als weiterhin militärisch genutzt und konkret als Basis der *classis Britannica* interpretiert, cf. auch Jones 2004, 174, wofür aber jegliche Hinweise fehlen; eine militärische Nutzung über 125 n. Chr. hinaus ist bis heute nicht gesichert, cf. etwa Collingwood/Richmond 1969, 107–108, Mason 2003, 147 oder Bidwell/Hodgson 2009, 180; die von Mason 2003, 171 vorgeschlagene „Humber flotilla", die auch größere Schiffe umfaßt haben soll, läßt sich ebenfalls nicht belegen.

93 So etwa die vermutlich aus Caernarfon stammenden *pedites Seguntienses* (Not. dign. *occ.* 5.65). Zu den Truppenverlegungen des Magnus Maximus cf. auch Soz. *h.e.* 7.13.10. Eine ähnliche Nachricht bewahrt – allerdings in stark entstellter Form – auch Nennius *hist. Britt.* 27.

94 Zu den in den britannischen Provinzen stationierten Einheiten in der *notitia* cf. Hassall 1976.

95 Claud. 22.189–245, 28.439–460. Cf. Birley 2005, 453.

richten, wonach Stilicho Maßnahmen gegen eine Bedrohung der britannischen Provinzen durch *Picti*, *Scotti* und *Saxones* ergriff.[96] Dabei ist es unwahrscheinlich, daß sich hinter diesen Bemerkungen ein Feldzug Stilichos verbirgt; die persönliche Anwesenheit Stilichos in Britannien hätte in der erhaltenen panegyrischen Dichtung vermutlich einen anderen Niederschlag gefunden.[97] Im übrigen scheint auch Stilicho Einheiten aus Britannien auf den Kontinent verlegt zu haben, wenn man einer diesbezüglichen Bemerkung Claudians Glauben schenken darf.[98]

Neben den im 4. Jh. regelmäßig zu beobachtenden Transportoperationen und großangelegten amphibischen Unternehmungen ist auch das im vorigen Kapitel bereits erwähnte *litus Saxonicum* immer wieder mit dem Einsatz von Seestreitkräften in Verbindung gebracht worden,[99] und zwar meist in der Form generalisierender Aussagen, die eine enge Zusammenarbeit von Seestreitkräften und Heereseinheiten postulierte.[100] Dagegen wurde der Frage, welche Rolle Seestreitkräften im Rahmen eines derartigen Küstenschutzsystems hätte zufallen können, vergleichsweise wenig Aufmerksamkeit geschenkt; von der Klärung dieser Frage hängt jedoch in wesentlichem Maße eine mögliche Bedeutung des *litus Saxonicum* für die römische Seekriegsgeschichte ab. Ob Seestreitkräfte bei dessen Aufbau und Funktion tatsächlich eine wichtige Rolle gespielt haben, ist dabei keineswegs eine logische Konsequenz der – unbestreitbaren – Vermehrung der an den Küsten des Südostens Britanniens stationierten Militäreinheiten, die im Verlauf des 3. und 4. Jhs. zu beobachten ist.

---

96 Claud. 22.253–255.

97 Birley 2005, 453: „Had this occurred, Claudian would surely have supplied more details“.

98 Claud. 25.416–418.

99 Not. dign. *occ.* 1.36, 5.132, und 26.12–31; die Literatur ist in den letzten Jahren deutlich angewachsen; hervorzuheben sind die Untersuchungen von White 1961, Johnston 1977, Maxfield 1989a sowie die Studie von Pearson 2002, einen Überblick über die ältere Forschung bietet Munby 1989. In verschiedenen Kernfragen – Ursprung des Kommandos, Gründe für die Einrichtung, tatsächlicher Umfang und eigentliche Funktion – hat die Forschung bislang keine Einigkeit erzielt; in der Diskussion sind dabei nicht immer das *litus Saxonicum* (ein Kommando über eine Gruppe militärischer Einheiten) sowie die Kastelle sauber voneinander getrennt worden, auch wenn zwischen dem Bau verschiedener Anlagen und der Schaffung des Kommandos in einzelnen Fällen vermutlich ein knappes Jahrhundert lag. Der im angelsächsischen Raum geläufige Begriff „Saxon Shore forts“ muß daher als ausgesprochen unglücklich angesehen werden.; Salway 1982, 257 bezeichnet den Begriff aufgrund des ihm innewohnenden Anachronismus’ als „thoroughly unsatisfactory but completely entrenched“; Pearson hat in seiner Studie daher den Begriff „Shore forts“ benutzt (Pearson 2002, 9–10).

100 Cf. etwa Mann 1989, 10–11.

Vergleicht man die in der *notitia dignitatum* genannten Standorte sowie die gewöhnlich ebenfalls mit dem *litus Saxonicum* in Verbindung gebrachten Anlagen miteinander, fallen zunächst zwei wichtige Punkte ins Auge. Zum einen können die verschiedenen Kastelle bereits aus Gründen der Chronologie nicht – wie beispielsweise die Anlagen an der Küste von Yorkshire – Teil eines insgesamt planmäßig angelegten Systems gewesen sein.[101] Vielmehr ist von einer allmählichen Entwicklung der Verlagerung von Garnisonen an die Küste auszugehen, wobei dieser Prozeß durch die Ereignisse um das britannische Sonderreich möglicherweise deutlich vorangetrieben wurde; wenn Carausius und seinem Nachfolger das Kanalgebiet zwischen Kent und dem Pas-de-Calais tatsächlich als wichtige innere Linie des britannischen Sonderreiches diente, erscheint angesichts einer auf den Verlust Boulogne-sur-mers folgenden Bedrohung durch eine Invasion eine Kräftekonzentration im Südosten Britanniens durchaus sinnvoll.

Zum anderen zeigt der Vergleich der einzelnen Anlagen, daß nur in einer geringen Zahl von Fällen in der Nähe der Kastelle überhaupt Häfen nachgewiesen sind, bei denen von der Existenz einer gewissen Infrastruktur ausgegangen werden kann, befestigte Anlegestellen, wie sie in der Spätantike für Rhein und Donau nachgewiesen sind, fehlen in Britannien dagegen nahezu völlig; die dahingehend interpretierte Anlage von Caer Gybi ist bislang ein Einzelfund.[102] Auch fehlen jegliche Hinweise auf andere Elemente der für den Einsatz von Seestreitkräften notwendigen Infrastruktur wie Lager- oder Schiffshäuser; an den meisten Plätzen wird man allenfalls eine Anlandemöglichkeit am Strand annehmen können. In Verbindung mit dem Fehlen von ausgebauten Straßenanbindungen ins Hinterland erweisen sich daher nach dem derzeitigen Kenntnisstand Plätze wie Walton Castle oder Pevensey bereits aus infrastrukturellen Gründen für einen längerfristigen Einsatz oder gar eine dauerhafte Stationierung von Seestreitkräften als ungeeignet.

An den Küsten Nordgalliens finden sich vor allem im Gebiet des östlichen Kanalausganges vergleichbare Anlagen, weswegen die Forschung im *litus Saxonicum* verschiedentlich ein Kommando vermutet hat, das sich auf beide Seiten des Kanals erstreckte.[103] Im Gegensatz zu den Anlagen aus Britannien liegen

101 Cf. etwa Mann 1989, 10–11. Die einzelnen Anlagen sind über einen langen Zeitraum hinweg entstanden; während die sichtbaren Überreste des Kastells Reculver auf die Severerzeit zu datieren sind (cf. Philp 2005, 216), begannen die Arbeiten an Pevensey erst gegen Ende des 4. Jhs. wohl unter Allectus (cf. Lyne 2009, 36).

102 Zu Caer Gybi cf. Collingwood 1930, 54.

103 Cf. etwa Birley 2005, 402.

über die nordgallischen Anlagen, bei denen es sich nur teilweise um Kastelle handelt, deutlich weniger Informationen vor. Trotz der Existenz der beiden in der *notitia dignitatum* belegten Kommanden des *dux tractus armoricani*[104] sowie des *dux belgicae secundae*[105] ist das Bild hier weniger klar als in Britannien. Nur wenige Garnisonen können tatsächlich mit Sicherheit lokalisiert werden, während über einen Großteil der übrigen Anlagen kaum etwas bekannt ist. Auch unterscheiden sie sich teilweise deutlich voneinander,[106] ohne daß ein System erkennbar wäre.

Insgesamt zeigt insbesondere die Nordküste Galliens ein der Situation in Britannien geradezu entgegengesetztes Bild – während in Britannien mit dem *litus Saxonicum* ein Kommando greifbar ist, das nicht alle bekannten Küstenplätze abdeckt, sind in Nordgallien deutlich weniger Plätze sicher als römische Militäranlagen zu identifizieren, als in der *notitia dignitatum* erwähnt werden. Insbesondere für den Nordosten Galliens ist eine deutliche Verstärkung militärischer Präsenz an der Küste in der Spätantike, wie sie an den Süd- und Ostküsten Britanniens ohne Zweifel gegeben war, nicht ohne weiteres erkennbar. An der übrigen Kanalküste ist zwar eine deutliche militärische Reorganisation greifbar, inwieweit diese aber primär eine Reaktion auf eine steigende Bedrohung der Küste war, ist nur schwer zu entscheiden. Auf der einen Seite lassen sich ähnliche Prozesse an einzelnen Plätzen an der Westküste Britanniens beobachten, an denen im Verlauf des dritten und vierten Jahrhunderts neue Kastelle errichtet wurden,[107] auf der anderen Seite ist zu wenig bekannt, wie stark sich die Krisen der zweiten Hälfte des dritten Jahrhundert auf die Küstenregionen Galliens auswirkten. Konkret gesprochen stellt sich bei der Anlage von Kastellen und ummauerten Zivilsiedlungen die Frage, ob das Bedürfnis nach größerem Schutz Ergebnis einer Bedrohung von See oder von Land her war – dienten sie dazu, den Zugang zum Meer vor einer Bedrohung von Land zu schützen oder einen von See kommenden Feind am Vordringen ins Landesinnere zu hindern?

Über die Besatzungen der Anlagen im Südosten Britanniens liegen keine anderen Nachrichten außer den Einträgen in der *notitia dignitatum* vor, die nur eine späte Momentaufnahme der Situation in den Kastellen wiedergeben. Bei den dem Kommando des *comes litoris Saxonicum* unterstehenden Einheiten handelt es sich dabei ausschließlich um Heereseinheiten; nur in Brancaster

104 Not. dign. *occ.* 1.34 und 37.13–38.

105 Not. dign. *occ.* 38.6–18.

106 Will 1966, 528–529.

107 Zum Kastell Cardiff cf. Ward 1901, Ward 1908, Ward 1913, Ward 1914, Webster/Marvell 2010, 230–233.

und Burgh Castle oder Caister-on-Sea war Kavallerie stationiert, die übrigen Garnisonen bestanden offenbar aus Infanterieeinheiten.[108] Dies scheint auf den ersten Blick mit den erheblich längeren Küstenlinien zusammenzuhängen, die von den Kastellen in Brancaster und Burgh Castle oder Caister-on-Sea aus zu kontrollieren waren. In beiden Fällen dienten die Anlagen aber offenbar der Überwachung spezifischer Punkte an der Küste: sowohl Burgh Castle als auch Caister-on-Sea können als Schutz der Mündung des Yare interpretiert werden, der bis in unmittelbare Nähe des wichtigen zivilen Zentrums in Caistor St Edmund führte.[109] Brancaster hingegen läßt sich durch die Verbindung mit dem nur wenige Kilometer weiter westlich befindlichen Holme-next-the-sea erklären, dessen Hafen durch einen Verkehrsweg mit dem Hinterland verbunden war. Die beiden Beispiele der Kastelle von Burgh Castle und Brancaster zeigen dabei deutlich, daß die einzelnen Anlagen jeweils aus ihren unmittelbaren lokalen Kontexten heraus erklärt werden müssen. Insgesamt fehlen somit jegliche Hinweise auf eine Verbindung des Einsatzes von Seestreitkräften mit den in der *notitia dignitatum* genannten Anlagen. Bereits die Annahme, es habe sich um vom Militär genutzte Häfen gehandelt, läßt sich nicht durch archäologische Funde stützen; für die Überlegung, die Kastelle hätten ohne ein seegestütztes Element ihre Funktion nicht erfüllen können, liegen nicht nur keine Hinweise vor, sie ist auch mit den Einsatzmöglichkeiten römischer Seestreitkräfte nicht vereinbar.

Das nächste wichtige und in der Überlieferung wenigstens einigermaßen greifbare Ereignis – die Meuterei der in den britannischen Provinzen stehenden Truppen, die schließlich in die Usurpation des Constantinus III. mündete – stellt gleichzeitig den Beginn des Zerfalls römischer Herrschaft in Britannien dar. Die genauen Hintergründe für die Erhebung liegen dabei im Dunkeln. In der Überlieferung ist die Usurpation mit dem Kollabieren der Rheingrenze im Winter 406 in Verbindung gebracht worden. Demnach hätten sich die in Britannien stationierten Einheiten aus Furcht vor einer Invasion Britanniens durch

108 In Brancaster lagen die *equites Dalmatae Branodunenses*, (Hoffmann 1969, II 106 n. 528) während die Garnison des antiken *Gariannonum* aus den *equites Stablesiani Gariannonenses* (Hoffmann 1969, II 106 n. 528) bestand; Bradwell war mit einem *numerus Fortensium* (Hoffmann 1969, I 350), Reculver der *cohors I Baetasiorum* (Hoffmann 1969, I 350), Richborough mit der *legio II Augusta* (Hoffmann 1969, I 189), Dover mit der *cohors I Musulamiorum* (Hoffmann 1969, I 350), Lympne mit einem *numerus Turnacensium* (Hoffmann 1969, I 352), Pevensey mit einem *numerus Albucorum* (Hoffmann 1969, I 352, 406) und Portchester mit einem *numerus Exploratorum* (Hoffmann 1969, I 406) belegt.

109 Zu Caistor St Edmund, dem antiken *Venta Icenorum* cf. Wacher 1974, 227–238, Davies/White 2001 Hoggett 2010, 64–67.

die in Gallien eingedrungenen germanischen Gruppen erhoben.[110] In schneller Folge wurden dann die beiden Usurpatoren Marcus und Gratianus auf den Schild gehoben und wieder beseitigt, ehe nach einigen Monaten schließlich Flavius Claudius Constantinus III. zum *augustus* erhoben wurde.[111] Wie vor ihm Magnus Maximus begab sich auch Constantinus rasch nach Gallien und zog dabei offenbar einen Großteil der in Britannien stationierten Truppen ab.[112]

Während der weitere Verlauf der Ursupation des Constantinus, die schließlich 411 ein Ende fand, für die Geschichte römischer Seestreitkräfte in Nordwesteuropa nur geringe Bedeutung besitzt, dürfte es sich bei der für den Truppentransfer notwendigen Transportoperation um die letzte große Unternehmung der römischen Seekriegsgeschichte in Nordwesteuropa gehandelt haben; ihr genaues Ausmaß ist allerdings unbekannt. Auch die für die Einschätzung der strategischen Bedeutung dieser Verlegung wichtige Frage, ob die Truppen tatsächlich an neue Standorte verlegt oder lediglich auf den Kontinent in den Einsatz geschickt wurden, läßt sich nicht entscheiden. Im erstgenannten Fall hätten zusammen mit den eigentlichen Kampfeinheiten vermutlich auch die zugehörigen Nichtkombattanten sowie ein Teil des zivilen Umfelds der betroffenen Einheiten Britannien verlassen, was sich wiederum spürbar auf die Gesellschaft des römischen Britannien hätte auswirken müssen. Bei einer ausschließlichen Verlegung der Kampftruppen für einen Einsatz auf dem Kontinent hingegen wären neben den Zivilangehörigen der Soldaten wohl auch Teile der zu den einzelnen Einheiten gehörenden Nichtkombattanten sowie – zahlenmäßig schwache – Standortkommandos in den jeweiligen Garnisonen verblieben, die Standorte ihrerseits hätten dann zunächst weiterexistiert. Hierfür spricht eine an verschiedenen Plätzen noch im ersten Jahrzehnt des fünften Jhs. nachweisbare Nutzung militärischer Installationen.[113]

Auch wenn sich die genauen Umstände des Abzuges römischer Truppen aus Britannien unter Constantinus III. nicht mehr sicher rekonstruieren lassen, scheinen die militärischen Möglichkeiten der britannischen Provinzen in der ersten größeren Krise des neuen Jahrhunderts rasch an ihre Grenzen gelangt zu sein. Überfälle sächsischer Gruppen im Jahr 409 führten schließ-

110 Zos. 6.3.1.

111 Zu Marcus cf. Elbern 1984, 32, 45–46, zu Gratianus cf. Elbern 1984, 32, 45–46; cf. insgesamt Birley 2005, 455–460.

112 Zos. 6.2.1. und insbesondere Zos. 6.5.2 (τοῦ πλείονος τῆς δυνάμεως μέρους ὄντος ἐν Ἰβηρίᾳ), was eine weitgehende Entblößung Britanniens von Einheiten nahe legt.

113 Für Beispiele aus dem Zusammenhang des Hadrianswalles cf. Breeze/Dobson 2000, 244–245.

lich dazu, daß sich die britannischen Provinzen von Constantinus lossagten, seine Beamten vertrieben und versuchten, ihre Verteidigung selbst zu organisieren.[114] Die Einzelheiten dieses bemerkenswerten und in der Vergangenheit immer wieder kontrovers diskutierten Vorganges liegen im Dunkeln.[115] Immerhin bewahrt Zosimos allerdings die Nachricht, daß sich neben den britannischen Provinzen auch die nordgallische Küste sowie weitere gallische Provinzen von Constantinus III. absetzten.[116] Dieser dürfte sich dadurch außerstande gesehen haben, die abtrünnigen Provinzen in absehbarer Zukunft wieder in seine Gewalt zu bekommen. Constantinus, der sich mit dem Aufstand seines Generales Gerontius auseinanderzusetzen hatte, zog statt dessen nach Italien, konnte dort aber keine Erfolge erzielen, sondern mußte sich bald nach Gallien zurückziehen, wo ihm Gerontius bei Vienne eine empfindliche Niederlage beibrachte. Zwar entwickelten sich so zwischen 409 und 411 sowohl Oberitalien als auch Südgallien zu Kriegsschauplätzen, doch führte dies anscheinend nicht zu einer Unterbrechung der Kommunikationswege von Italien nach Nordgallien und zu den britannischen Provinzen. Im gewöhnlich auf das Folgejahr datierten sogenannten Reskript des Honorius wies der Kaiser die Städte des römischen Britanniens an, selbst für ihren Schutz zu sorgen;[117] es ist allerdings unsicher, ob sich die von Zosimus überlieferte Nachricht überhaupt auf Britannien bezieht.[118]

---

114 Zos. 6.5.3.

115 Chrysos 1991, 262–266, Drinkwater 1998, 285–286, Birley 2005, 460; für einen innerbritannischen Konflikt nach Art der gallischen Bagaudenaufstände cf. Thompson 1977, 309–312 und Thompson 1984, 32–34.

116 Zos. 6.5.3: καὶ ὁ Ἀρμόριχος ἅπας καὶ ἕτεραι Γαλατῶν ἐπαρχίαι, Βρεττανοὺς μιμησάμεναι. Mit dem allgemein gehaltenen καὶ ἕτεραι Γαλατῶν ἐπαρχίαι dürften allerdings in erster Linie die gallischen Küstenprovinzen gemeint gewesen sein.

117 Zos. 6.10.2.

118 So ist vorgeschlagen worden, daß es sich bei dem überlieferten ἐν Βρεττανίᾳ um eine Verschreibung von ἐν Βρουτίᾳ handelt und tatsächlich Bruttium und nicht Britannien gemeint ist; diesem alten (cf. Thompson 1982, 445) Verbesserungsversuch sind zahlreiche Interpreten gefolgt, cf. etwa Matthews 1975, 320, Rivet/Smith 1979, 102, Kent 1979, 18, Bartholomew 1982, 261–264; zusätzliche Stützung erfährt diese Deutung durch den Umstand, daß die gängige griechische Bezeichnung für Bruttium Βρεττία und nicht etwa Βρουτίᾳ war (cf. etwa Steph. Byz. s.v. Βρέττος = B 170 Billerbeck = 186.7 Meineke; cf. Billerbeck 2006, 379; Stephanus kennt Βρουτίᾳ nicht, wohl aber Βρουττίᾳ (Steph. Byz. s.v. Βρουττίᾳ = B 176 Billerbeck = 187.5 Meineke, cf. Billerbeck 2006, 381), was er als Teil Siziliens bezeichnet, was eine Verschreibung noch einfacher macht. Von einem inhaltlichen Fehler des mit der Geographie des Westreiches wenig vertrauten Zosimus geht Bleckmann 1997, 572–575 aus; demnach hätte Zosimus das italische Bononia mit dem gallischen Bononia verwechselt und eigentlich die Städte Liguriens und nicht die Städte Britanniens gemeint. Generell skeptisch hingegen Birley 2005, 462, der das Reskript als „phantom event“ bezeichnet.

Für das Jahrzehnt nach 411 ist eine nochmalige Eingliederung der britannischen Provinzen in das römische Reich diskutiert worden, die bei einem Transfer von Truppen eine nochmalige Transportoperation größeren Ausmaßes notwendig gemacht hätte.[119] Spätestens um die Mitte des fünften Jhs. befanden sich die – nunmehr mutmaßlich ehemaligen – Provinzen dann aber endgültig in einer schweren Krise, wovon möglicherweise eine Nachricht über ein Hilfeersuchen britannischer Gemeinwesen an Aetius zwischen 425 und 454 zeugt.[120] Spätestens ab diesem Zeitpunkt besaß das römische Reich offenbar keine direkten Einwirkungsmöglichkeiten mehr in den britannischen Provinzen, und auch die noch bestehenden Kommunikationsverbindungen scheinen weitgehend unterbrochen worden zu sein. Besonders deutlich wird dies im numismatischen Befund: während hochwertiges Münzmaterial aus gallischen und italischen Münzstätten in größerem Umfang noch bis 408 in Britannien nachweisbar ist,[121] läßt sich ein vergleichbarer Zugang zu kontinentalen Prägestätten nach 411 nicht mehr belegen.

Das Ende der römischen Herrschaft in Britannien stellt einen wichtigen Einschnitt in der römischen Seekriegsgeschichte Nordwesteuropas dar. Mit dem Verschwinden der britannischen Garnisonen entfielen für die römischen Seestreitkräfte wichtige Aufgaben. Weder bestand die Notwendigkeit fort, in regelmäßigen Abständen größere Truppenteile über den Kanal zu verlegen, noch mußten Militärinstallationen oder Feldzüge weiterhin logistisch unterstützt werden. Dennoch brach die Organisation römischer Seestreitkräfte in Nordwesteuropa nicht vollständig zusammen. Vielmehr bezeugt die *notitia dignitatum* mit den bereits erwähnten *classes Sambrica* und *Anderetianorum* die Existenz entsprechender Einheiten in Nordwesteuropa auch nach 410. Erst der weitgehende Zusammenbruch römischer Herrschaft in Nordgallien in der Mitte des fünften Jhs. wird römische Seekriegsgeschichte in Nordwesteuropa schließlich zu einem Ende geführt haben. Zwar könnten auch Teile der Küste Nordgalliens zum nach 461 entstandenen Herrschaftsraum des *magister mili-*

119 Scharf 1990, 473–474.

120 Gildas *de exc.* 20.1. Ob der Nachricht des Gildas, die in der Vergangenheit viel Aufmerksamkeit erfahren hat, cf. Highham 1994, 120–124, allerdings tatsächlich ein inhaltlicher Wert zuzumessen ist, läßt sich nicht entscheiden. Abgesehen von der Frage, wie Gildas an diese Nachricht gelangt ist (Highham 1998, 144), und dem Problem der Datierung (cf. Dumville 1984, 67, Esmonde Cleary 1989, 167, Casey 1993, 263–264, Higham 1994, 136–137) ist selbst die Identifizierung des genannten Agitius in Zweifel gezogen worden, cf. Jones 1988, 145–148. Cf. insgesamt auch Stickler 2002, 247–248 mit weiterer Literatur, der das Problem wie folgt treffend zusammenfaßt: „da es auf kontinentaler Seite keine Parallelüberlieferung gibt, tappen wir im Dunkeln" und Birley 2005, 464–465.

121 Cf. Collins 2008.

tum per Gallias Aegidius gehört haben, doch läßt sich nicht entscheiden, ob Aegidius und sein Sohn Syagrius noch Aktivitäten zur See entfalten konnten. Angesichts der für den Unterhalt von Seestreitkräften sowie der entsprechenden Infrastrukturen notwendigen Aufwendungen erscheint dies allerdings wenig wahrscheinlich.

KAPITEL 10

Infrastrukturelle Voraussetzungen

Der Einsatz von Seestreitkräften durch die Römer war – selbst in bescheidenem Umfang – ohne eine entsprechende Infrastruktur und logistische Unterstützung nicht denkbar. Dabei bestand ein wesentlicher Unterschied zu Heeresformationen in dem Umstand, daß bei Seestreitkräften neben die für die Aufrechterhaltung der personalen Einsatzfähigkeit notwendigen Infrastruktur eine technische trat, an die aufgrund der zum Einsatz gebrachten Technik – Schiffe lassen sich aus logistischer Sicht als militärisches Großgerät verstehen, das selbst aufwendigste Belagerungsmaschinen an Komplexität noch deutlich übertraf – besondere Anforderungen gestellt wurden. Zudem mußte diese technische Infrastruktur derart beschaffen sein, daß mit ihr sich nicht nur der routinemäßige Betrieb von *classes* überschaubarer Größe abwickeln ließ, sondern auch umfangreiche Großoperationen durchgeführt werden konnten. Grundpfeiler dieser technischen Infrastruktur waren ohne Zweifel diejenigen Basen, in denen *classes* und andere vergleichbare Einheiten permanent stationiert waren. Ihnen hat die Forschung in der Vergangenheit zwar durchaus eine gewisse Aufmerksamkeit geschenkt,[1] dabei sind aber in vielen Fällen auf der Grundlage wenig belastbaren Quellenmaterials vielfältige – und teilweise sehr unterschiedliche – Formen von Hafenplätzen zu undifferenziert als Basen identifiziert worden. Erstaunlich ist in diesem Zusammenhang der Umstand, daß zwar die Legions-, Kohorten- und Alenkastelle typologisch jeweils als voneinander deutlich zu unterscheidend beschrieben worden sind,[2] eine entsprechende Bestimmung eines *classis*-Kastells aber bislang nicht stattgefunden hat.

Im folgenden soll daher zunächst versucht werden, anhand der konkreten Notwendigkeiten, die sich aus der permanenten Stationierung von Seestreitkräften an einem Ort ergaben, die wichtigsten Merkmale eines typischen *classis*-Kastells zu umreißen. Erst wenn Klarheit über diese charakteristischen Merkmale besteht, können Versuche, einzelne Fundplätze als Basen römischer

1 Für die Erforschung der mit Schiffahrt im allgemeinen und Seestreitkräften im besonderen verbundenen Infrastruktur kommt im nordwesteuropäischen Raum der Erforschung der Anlagen in Velsen und Haltern besondere Bedeutung zu; cf. hierzu die Arbeiten von Morel 1986 und Morel 1988; zur Deutung cf. aber Stylegar/Grimm 2005, 253–254. Für eine allgemeine Übersicht über das Problem römischer Militärhäfen cf. Morel 1991, Schmidts 2012, Wawrzinel 2014, 141–163.

2 Cf. etwa Johnson 1987, 41–47.

© KONINKLIJKE BRILL NV, LEIDEN, 2020 | DOI:10.1163/9789004414426_011

Seestreitkräfte zu identifizieren, mit Aussicht auf Erfolg unternommen werden. Für eine derartige Basis lassen sich insgesamt fünf Kriterien beschreiben.

Eine erste wichtige Anforderung an ein *classis*-Kastell bestand in der Unterbringung des Personals der jeweiligen Einheit. Die Unterschiede zwischen permanenten Standquartieren des Heeres und denjenigen von Schiffspersonal dürften dabei gering gewesen sein, der archäologische Befund für die in Nordwesteuropa operierenden Seestreitkräfte läßt allerdings keine genaueren Aussagen zu. Immerhin kann von der Zahl des benötigten Schiffspersonals auf die Kapazitäten entsprechender Lager geschlossen werden; für eine *classis*, die an Mannschaftsstärke andere Auxiliareinheiten übertraf, aber weniger Personal als eine Legion besaß, dürfte sich die Lagergröße zwischen der durchschnittlichen Größe eines Auxiliarlagers und der eines Legionslagers bewegt haben. Im Falle der *classis Britannica* läßt sich diese Annahme für das in Boulogne-sur-mer angenommene Kastell annähernd im archäologischen Befund wiederfinden.[3] Generell ist der durch den Einsatz von Seestreitkräften entstehende Raumbedarf nicht zu unterschätzen – eine Abteilung von lediglich fünf Schiffen mit jeweils 50 Mann Besatzung machte bereits Unterbringungsmöglichkeiten für 250 Mann notwendig. Bei der in der Forschung für die provinzialen *classes* immer wieder angenommenen Stationierung kleinerer Abteilungen an unterschiedlichen Orten stellt sich dabei ganz jenseits der Problematik von Gesamtstärke und Aufgabenbereich einer *classis* zuerst die Frage nach der Unterbringung des Personals. Auch wenn nur wenig über das zum Einsatz gekommene Schiffsmaterial bekannt ist, steht doch fest, daß die Schiffe selbst zur dauerhaften Unterbringung von Personal denkbar ungeeignet gewesen sein müssen. Nachrichten über die Ausrüstung mit Zelten liegen andererseits nicht vor; sie hätten eine ohnehin vor nicht geringen Aufgaben stehende Administration noch weiter belastet und gerade bei mannschaftsstärkeren Schiffen vermutlich auch erhebliche Transportschwierigkeiten bereitet.[4]

---

3 Setzt man für ein Auxiliarkastell eine Fläche von bis zu 3ha (bzw. bis zu 6ha für ein Alenkastell) an (Johnson 1987, 42) sowie für ein Legionslager durchschnittlich 18–20ha (Johnson 1987, 42), lag Boulogne-sur-mer mit etwa 12ha (Seillier 1996, 213) zwischen einem Auxiliar- und einem Legionskastell. Das Kastell in Dover hat mit 1.05ha (Philp 1981a, 101–102) die Größe eines durchschnittlichen Auxiliarkastells einer Infanterieeinheit.

4 Eine einfache Rechnung verdeutlicht dies – nimmt man, ausgehend von Zahlen aus der republikanischen Zeit, für eine römische Quinquereme rund 400 Mann Besatzung an (Pol. 1.26.7, cf. auch Plin. *nat.* 32.1.4), hätten für diese, ausgehend vom Standardzelt eines römischen *contubernium*, das acht Mann beherbergen konnte (zu römischen Militärzelten Junkelmann 1986, 207–211, cf. Kissel 1995, 222–225), rund 50 Zelte zur Verfügung stehen müssen. Ausgehend von einem rekonstruierten Gewicht von rund 40 kg pro Zelt (die Rekonstruktion Junkelmanns kommt auf 39.5 kg, cf. Junkelmann 1986, 208) hätten die Zelte für ein Kriegsschiff

So käme allenfalls eine vorher organisierte Billetierung in Zivilquartieren in Frage, die aber angesichts der Personalzahlen und der vermutlich nicht gerade geringen Belastung für die öffentliche Ordnung in den betroffenen Küstengemeinden kein Instrument des alltäglichen Gebrauchs gewesen sein dürfte. Inwieweit die Mannschaftslager direkt an die technische Infrastruktur, insbesondere die Hafenanlagen, angekoppelt waren, läßt sich für die an den Küsten des Atlantiks, des Kanals und der Nordsee operierenden Seestreitkräfte bislang nicht feststellen. Untersuchungen römischer Flußhäfen deuten darauf hin, daß gegenüber der Annahme eines generellen Schemas Vorsicht geboten ist;[5] die Anlage eines Mannschaftslagers im Verhältnis zum Hafen kann durchaus sehr unterschiedlich und abhängig von den lokalen Gegebenheiten gehandhabt worden sein.

Neben entsprechenden Kasernenbauten mußten auch für das zum Einsatz kommende Schiffsmaterial Möglichkeiten der Unterbringung gefunden werden; diese bilden ein zweites wichtiges Charakteristikum für eine Basis römischer Seestreitkräfte. Hier sind grundsätzlich drei verschiedene Szenarien denkbar – Schiffe konnten vertäut im Hafenbecken liegen, an Land gezogen oder aber in festen Schiffshäusern untergebracht werden. Ob eine – angesichts des weitgehend saisonalen Einsatzes von Seestreitkräften[6] – unter Umständen mehrmonatige Liegezeit im Wasser der strukturellen Integrität eines Schiffsrumpfes sehr zuträglich gewesen ist, läßt sich mangels entsprechender Informationen über die Konstruktion römischer Kriegsschiffe in Nordwesteuropa nicht endgültig entscheiden. Das dauerhafte Verbleiben der Schiffe im Wasser erscheint allerdings eher unwahrscheinlich; zwar müssen aus der Notwendigkeit des Schutzes gegen Wettereinflusse und insbesondere gegen Regen nicht notwendigerweise bestimmte Konstruktionsmerkmale wie ein geschlossenes Oberdeck angenommen werden, da eine wasserabweisende Form von Abdeckung ebenfalls denkbar wäre, die Bedrohung des Rumpfes durch den Schiffsbohrwurm hätte aber eine Form von Unterwasserschutz sinnvoll gemacht,[7] für

allein ein zu transportierendes Gewicht von rund 2t bedeutet, von dem benötigten Raum einmal ganz abgesehen.

5 Für einen Überblick über die archäologischen Befunde aus den gewöhnlich als Flußhäfen identifizierten Plätze in Mainz, Bonn, Köln, Neuss, Xanten, Nijmegen, Vechten, Velsen und Haltern-Hofstatt cf. Konen 2000, 248–294 mit weiterer Literatur.

6 Veg. *mil.* 4.32.1–3; cf. auch Semple 1931, 580, Rougé 1952, 318, Pryor 1995, 210; dagegen Beresford 2012, der darauf hinweist, daß sich die Einschränkung des Vegetius auf den Einsatz von Kriegsschiffen, nicht aber von Handelsschiffen bezieht.

7 Zur Wirkung des Schiffsbohrwurmes cf. Theophr. *HP* 5.4.4–5; seine zerstörerische Wirkung war nahezu sprichwörtlich, cf. Pol. 6.10.3; cf. auch Steinmayer/MacIntosh Turfa 1996, 106–107. Zu den praktischen Auswirkungen eines Befalles mit dem Schiffsbohrwurm cf. Stein-

den sich in Nordwesteuropa wiederum keine Belege finden und der einen nicht unerheblichen Mehraufwand beim Schiffsbau mit sich gebracht hätte.[8] Die demgegenüber sicherste Unterbringung insbesondere leicht gebauter Schiffe stellte zweifelsohne die Verbringung des Schiffes in ein Schiffshaus dar; blickt man in die griechische Geschichte zurück, so handelt es sich bei Schiffshäusern tatsächlich um eines der wesentlichsten Identifikationsmerkmale für einen Kriegshafen.[9] Im Kontext römischer Seestreitkräfte in Nordwesteuropa fehlen sicher identifizierte Schiffshäuser im archäologischen Befund bislang allerdings völlig.[10] Zwar wird man zunächst dennoch von der Existenz solcher Schiffshäuser in den Basen römischer Seestreitkräfte ausgehen,[11] eine weit-

---

mayer/MacIntosh Turfa 1996, 109–114, deren Ergebnisse allerdings Widerspruch erfahren haben, cf. Coates 1997 sowie die Replik von Steinmayer/MacIntosh Turfa 1997. Zum auch in atlantischen Gewässern heimischen (Didžiulis 2011, 3) Bohrwurm cf. Yonge/Thompson 1976, 214–219 mit Fig. 131, Scarborough 1998, 65–66, Hoppe 2002, Didžiulis 2011.

8 Die Frage nach dem gezielten Einsatz verschiedener Mittel zum Schutz des Rumpfes gegen einen Bohrwurmbefall in der Antike ist bis heute umstritten. Während eine Mehrheit der Forschung die verschiedentlich bei mediterranen Wracks aufgefundenen Bleibeplattungen als Teil eines derartigen Unterwasserschutzes angesehen hat (cf. etwa Casson 1971, 209–210, Hausen 1979, 183, Blackmann 1972, Kahanov 1999, 221), hat Hocker 1995 diesen Befund als äußere Verstärkung einer Fugenabdichtung des Schiffskörpers interpretiert, da etwa das Kyrenia-Schiff eine Bleibeplattung über einem bereits vom Bohrwurm befallenen Schiffsrumpf aufweist (Hocker 1995, 197: „while this makes little sense if the lead was to protect against borers, it is a practical way to squeeze a few more stadia out of a tired, leaking hull without extensive, uneconomical repairs such as major replanking or structural reinforcement“) und überdies die Beplattung offenbar häufig weit über die Wasserlinie nach oben gezogen wurde. Zur Verwendung von teerartigen Anstrichen im Mittelalter cf. Hoppe 2002, 118.

9 Für einen allgemeinen Überblick cf. Lehmann-Hartleben 1923, 563–564, Blackman 1968, Blackman 1982b, 204–206 mit weiterer Literatur.

10 Für die teilweise bis heute als Schiffshäuser interpretierten Strukturen in Velsen und Haltern-Hofstatt (cf. zuletzt Wawrzinek 2014 mit weiterer Literatur) cf. Rankov 2008, der darauf hingewiesen hat, daß es in Haltern-Hofstatt aufgrund der Breite der Lippe und der Orientierung der angeblichen Schiffshäuser im Verhältnis zur Fließrichtung des Flusses kaum möglich gewesen wäre, ein Schiff von der Größe einer Liburne ohne größere Probleme zu Wasser zu bringen (Rankov 2008, 51–55), während die Uferböschung für Velsen zu flach war, um ein Schiff zu Wasser zu bringen (Rankov 2008, 55–56); in beiden Fällen kommen die bislang als Schiffshäuser identifizierten Gebäude für eine Verwahrung von Schiffen nicht in Frage.

11 Schiffshäuser waren im nordwesteuropäischen Raum sowohl in der Antike im außerrömischen Raum als auch in nachantiker Zeit keineswegs unbekannt, wie Befunde aus dem skandinavischen Raum zeigen, cf. hierzu die Arbeiten von Myhre 1985, Myhre 1997, Grimm 1999, Grimm 2001, Grimm 2002, Stylegar/Grimm 2005 (insbesondere p. 54 für einen allgemeinen Überblick) spricht allerdings stark für die Existenz entsprechender Strukturen in römischen Häfen, auch wenn diese bislang weder in Nordeuropa noch im Mittelmeer-

gehend wettersichere Verwahrung der jeweiligen Schiffe läßt sich aber unter Umständen auch ohne Schiffshäuser denken. Möglicherweise standen für die neben der eigentlichen Aufnahme des Schiffes wichtigste Funktion des griechischen Schiffshauses – die Unterbringung des beweglichen Gerätes[12] – zum Beispiel in den Mannschaftslagern eigene Gebäude zur Verfügung, die eine weitere aufwendige Konstruktion für die Aufnahme des Schiffskörpers unnötig erscheinen ließen. Für den Schutz des Schiffskörpers wäre dann die einfache Verbringung an Land als Möglichkeit geblieben; die mit einem derartigen Vorgehen verbundenen Anforderungen an die Gestalt des Ufers sind mit dem Küstenverlauf in Nordwesteuropa durchaus in Einklang zu bringen.[13] Ein Mindestmaß an Schutz vor Witterungseinflüssen war notwendig; dieser hätte aber durch eine temporäre Dachkonstruktion hergestellt werden können, wofür jedoch konkrete Belege nicht existieren.[14] So läßt sich in der Frage nach der Unterbringung des Schiffsmaterials römischer Seestreitkräfte zwar nur wenig Konkretes in Erfahrung bringen, allein die Notwendigkeit einer wie immer gearteten Verwahrung der der jeweiligen Einheit zugehörigen Schiffe weist aber auf eine wichtige Eigenschaft aller römischen Basen – ohne einen Zugang zum Meer, der es ermöglichte, eine größere Zahl von Schiffen an Land zu ziehen, läßt sich ein Standquartier einer Einheit römischer Seestreitkräfte nicht denken. Konkret bedeutet dies, daß für eine Einheit, die über 25 Schiffe mit einer durchschnittlichen Breite von 6 m verfügte, ein Uferstreifen gleichbleibender Neigung von wenigstens 150 m sowie Schiffshäuser oder vergleichbare Konstruktionen in gleicher Zahl notwendig waren; daraus ergibt sich beispielsweise, daß ein auf einer Steilküste aufgefundenes Kastell nicht als Basis für Seestreitkräfte in Frage kommen kann. Daneben stellt sich die Frage, ob und in welcher Form der Anlandeplatz umfriedet war; angesichts der Zugehörigkeit zu einer regulären Militäreinheit – mit den sich daraus ergebenden rechtlichen Konsequen-

---

raum gefunden worden sind; cf. Rankov 2006, 257: „the continuing absence of Roman sheds is perplexing, but the most plausible explanation remains that they have not yet been discovered".

12 Blackman 1982a, 206.

13 Um einen langen, schmalen und vergleichsweise leicht gebauten Schiffskörper ohne Schaden an Land bringen zu können, war vermutlich eine Neigung des Strandes von 1/10 oder weniger notwendig (Coates 1999, 113); Befunde aus Hafenplätzen des Mittelmeerraumes weisen unterschiedliche Neigungen auf, wobei den Schiffshäusern zum Teil unter dem Wasserspiegel liegende Rampen vorgebaut waren (Coates 1999, 109–112).

14 Ein zuerst 1995 im Hafen der rhodischen Basis Limyra entdeckter Komplex von Schiffshäusern, der an einen senkrechten Felsen angelehnt war, in den Bettungen für Dachbalken direkt eingetieft waren (cf. Held 2009, 126–129), zeigt immerhin, daß bei der äußeren Gestaltung von Schutzhäusern für Schiffskörper mit einer nicht geringen Varianz zu rechnen ist.

zen – ist eine Verwahrung römischer Kriegsschiffe in einer Art und Weise, die nicht nach außen hin deutlich sichtbar zwischen zivilem und militärischem Bereich trennte, eigentlich kaum denkbar.

Ein drittes wichtiges Merkmal einer Basis hängt eng mit der Notwendigkeit zusammen, für den Erhalt des Schiffskörpers sowie die Unterbringung der zugehörigen beweglichen Ausrüstung zu sorgen. Die zum Unterhalt von Seestreitkräften notwendigen Verbrauchsmaterialien mußten in einer Art und Weise zur Verfügung gestellt werden, die im Bedarfsfall einen schnellen Zugriff und damit weitgehend unterbrechungsfreien Einsatz von Kriegsschiffen garantieren konnte. Neben den für die Verproviantierung notwendigen Gütern – an deren erster Stelle Wasser zu nennen ist, dessen Beschaffung und Transport mit verschiedenen logistischen Schwierigkeiten wie etwa der Bereitstellung brauchbarer Gefäße verbunden war[15] – besaßen dabei die für Arbeiten an den Schiffen erforderlichen Materialien besondere Bedeutung. So wurden für Reparaturen an beweglicher Ausrüstung und Schiffsrumpf sowohl hochwertige Rohmaterialien als auch bereits vorgefertigte Bauteile in großer Zahl benötigt.[16] Im Vergleich zu Kohorten- und Alenkastellen dürften Basen römischer Seestreitkräfte daher Werkstätten und Lagerräume in größerer Zahl besessen haben. Die Existenz von Vorräten an Proviant und anderen Materialien läßt darüber hinaus auf das Vorhandensein entsprechender Bauten zur Lagerung dieser Güter schließen, für die allerdings – ebenso wie für umfangreichere Werkstatt- und Lagerbauten – in Nordwesteuropa jegliche Befunde fehlen. Insbesondere die Problematik der Wasserversorgung im Einsatz stehender Schiffe, denen im Gegensatz zu Heereseinheiten die Möglichkeit der gelegenheitsbezogenen Auffrischung eigener Vorräte fehlte, spricht dabei neben der oben erwähnten Schwierigkeit der Unterbringung des Schiffspersonals gegen eine große Zahl an Außenstationen einer Basis für Seestreitkräfte. Die Notwendigkeit, Ausrüstung und Vorräte in einer Art und Weise zu bewirtschaften, daß eine möglichst ständige Verfügbarkeit dieser Güter garantiert werden konnte, legt schließlich auch die Existenz einer einheiteneigenen Verwaltung nahe, die deutlich leistungsfähiger gewesen sein muß als die anderer Auxiliareinheiten.[17]

15 Bei der Versorgung von Seestreitkräften ist im Vergleich zu Heereseinheiten zu beachten, daß alle Nachschubgüter mitgenommen werden mußten.

16 Als Beispiel sei hier nur auf die für den Schiffsbau notwendigen Nägel verwiesen.

17 So hat Adams 1976, 146–149 vorgeschlagen, bei dem inschriftlich belegten Rang des *nauarchos* habe es sich um einen dem *classis*-Kommandanten unterstellten Offizier gehandelt, dem Stabs- oder andere, nicht an einzelne Schiffe gebundene Funktionen zufielen. Cf. hierzu auch Starr 1941, 38–43, Kienast 1966, 11–12.

Aus der Notwendigkeit des Zugriffs auf Verbrauchsmaterialien aller Art, von Rohmaterialien zur Herstellung von Schiffskörpern und Ausrüstung bis hin zu Verpflegung für die Angehörigen der *classis*, ergibt sich eine weitere, vierte Anforderung an eine Basis, die bislang in der Forschung nicht die gebotene Aufmerksamkeit gefunden hat – denn ohne eine entsprechende logistische Anknüpfung an das Hinterland war diese Aufgabe nicht zu bewältigen. Dabei mußte diese nicht nur sicherstellen, daß der für den ständigen Unterhalt notwendige Nachschub an den Standort transportiert werden konnte, sondern auch im Falle einer plötzlichen Ausweitung der Aktivität römischer Seestreitkräfte – etwa zur Vorbereitung eines großen Feldzuges – hinreichend leistungsfähig sein, um das hierfür benötigte Personal samt den ebenfalls erforderlichen Gütern an Ort und Stelle zu verbringen; so sind etwa umfangreiche Transportoperationen ohne den Zugriff auf ein entsprechendes Straßennetz kaum möglich. Dies bedeutet, daß eine römische Basis ohne eine entsprechende Straßenanbindung an das Hinterland nicht denkbar ist. Dabei wäre eine einfache Verbindung zur nächsten Ansiedlung nicht ausreichend gewesen, vielmehr ist von einer direkten Verknüpfung mit den Hauptverkehrswegen der jeweiligen Provinz auszugehen, die eine schnelle Verschiebung von Mensch und Material gewährleisten konnte. Eine fehlende Anbindung an das provinziale Straßennetz kann daher ebenso wie eine Küstenlage, die die Unterbringung von Schiffen unmöglich macht, als Ausschlußkriterium dienen – ein Küstenplatz, der keine entsprechende Straßenanbindung aufweisen kann, kommt als Basis römischer Seestreitkärfte nicht in Frage.

Die letzte wichtige Anforderung an eine Basis stellt schließlich ein ausgebauter Hafen dar. Gerade eine Beteiligung römischer Seestreitkräfte an Transportoperationen größeren Ausmaßes ist ohne die Existenz von entsprechender Hafeninfrastruktur wie etwa leistungsfähigen Krananlagen nicht leicht denkbar.[18] Angesichts des auch sonst sehr häufigen Einsatzes ziviler Kräfte im Bereich der Militärlogistik läßt sich hierbei eine direkte militärische Beteiligung am Betrieb der Hafenanlagen allerdings nicht zwingend annehmen, und in vielen Fällen ansonsten vor allem zivil genutzter Hafenanlagen scheint sich die Verwendung militärischen Personals auf den Einsatz einzelner Logistikexperten beschränkt zu haben.[19] Ob Leuchttürme als notwendige Bestandteile

18 Zu Krananlagen, die vergleichsweise schlecht bezeugt sind, cf. Shaw 1967, De Coetlogon Williams 1976, 77, Casson 1976, Blackman 1982a, 204, Oleson 1983, 169 mit weiterer Literatur, Oleson 1988, 155, Wawrzinek 2014, 111–113.

19 Als einen solchen hat Adams 1976, 93–94 einen nach Plin. *ep.* 10.74.1 (*Appuleius, domine, miles qui est in statione Nicomedensi*) in Nikomedien stationierten Soldaten vorgeschlagen; cf. auch Sherwin-White 1966, 660–661.

ausgebauter Häfen angesehen werden können, läßt sich nicht entscheiden;[20] im Falle von Boulogne-sur-mer scheinen bei der Errichtung des dortigen Turms neben praktischen Erwägungen solche propagandistischer Natur eine wichtige Rolle gespielt zu haben.[21]

Insgesamt ergeben sich somit fünf notwendige Kriterien, um einen Küstenplatz positiv als Basis einer *classis* oder einer vergleichbaren Einheit identifizieren zu können – die Existenz eines Lagers für das entsprechende Personal, das Vorhandensein von Unterbringungsmöglichkeiten für den Schiffsbestand, von Vorratslagern und Werkstatteinrichtungen, eine gute Straßenanbindung sowie schließlich ein ausgebauter Hafen. Da sich diese Kriterien aus den operativen Notwendigkeiten von Kriegsschiffsverbänden ableiten, sind sie ein wesentlich tauglicheres Instrument zur Bestimmung der Funktion eines Platzes als beispielsweise die ausschließliche Verwendung von epigraphischen Befunden mit begrenzter Aussagekraft. Zu diesen zählen nicht zuletzt die Ziegelstempel, anhand derer etwa in Südbritannien verschiedene Küstenplätze als Basen der *classis Britannica* identifiziert worden sind. In der nachfolgenden Übersicht sind beispielhaft die für den Südosten Britanniens in der Literatur am häufigsten angenommenen Plätze aufgeführt.

---

20 Die Zahl der für den außermediterranen Raum nachweisbaren Leuchttürme ist gering, Giardina 2010, 112–120 führt 8 von insgesamt 77 diskutierten Türmen auf; cf. auch Morillo/Ochoa 2009. Die wichtigsten Beispiele sind die erhaltenen römischen Leuchttürme von La Coruña und Dover (zum Leuchtturm von La Coruna cf. Hague 1973, 293–303, Hutter 1973, Hague/Christie 1975, 66–72, Hauschild 1977, Giardian 2010, 114–117; zu den beiden Türmen in Dover cf. Wheeler 1929, Hague/Christie 1975, 64–66, Booth 2007, Giardini 2010, 119–120; zum Turm von Boulogne-sur-mer cf. Goodchild 1956, 522–523, D'Erce 1966, Hague/Christie 1975, 7, Giardini 2010, 117–119) sowie der im 17. Jh. zusammengestürzte Leuchtturm in Boulogne-sur-mer; in jüngerer Zeit sind daneben auch der Turm von Campa Torres in Gijon sowie eine Anlage in Shadwell bei London stärker in das Blickfeld der Forschung geraten (zum Turm von Campa Torres cf. Giardina 2010, 117, zum Turm von Shadwell cf. Lakin 2002, Giardini 2010, 119). Morillo/Ochoa 2009, 134–135 haben für eine Seehandelsroute von Gallien über Gijon, La Coruna, Espichel-Outao und Chipiona für Espichel-Outao und Chipiona, das mit dem in Strab. 3.1.9 erwähnten und nach dem Statthalter Q. Servilius Caepio benannten *turris Caepionis* (ὁ τοῦ Καιπίωνος ἵδρυται πύργος ἐπὶ πέτρας ἀμφικλύστου; cf. Hague 1973, 297, Keay 1988, 33–35, Giardina 2010, 114) in Verbindung gebracht worden ist, weitere Türme angenommen, die archäologisch bislang allerdings nicht nachweisbar sind. Unklar ist, ob dies lediglich einen Mangel an Befunden wiederspiegelt oder ob Leuchttürme tatsächlich nur in wenigen Häfen errichtet wurden. Ob sie tatsächlich, wie De Coetlogon Williams 1976, 75 vermutet hat, nur als Ansteuerungssignale dienten, ist nicht zu entscheiden.

21 Suet. *Cal.* 46.1. Zum Turm von Boulogne-sur-mer cf. Goodchild 1956, 522–523, D'Erce 1966, Hague/Christie 1975, 7, Giardini 2010, 117–119.

TAB. 1 Archäologische Befunde vermuteter Basen im Südosten Britanniens im 1. und 2. Jh. (nach Cunliffe 1968, 187)

	Unterkünfte	**Schiffshäuser**	**Lagerhäuser**	**Hafen**	**Straßenanbindung**
Reculver[a]	–	–	–	??	×
Richborough[b]	–	–	–	(×)	×
Dover[c]	×	–	–	×	×
Bodiam[d]	–	–	–	– ??	??
Lympne[e]	–	–	–	– ??	×
Pevensey[f]	–	–	–	– ??	–

a Die erhebliche Veränderung der Küstenlinie macht ein endgültiges Urteil über einen Hafen unmöglich, die derzeitige Lage auf einem Hochufer läßt allerdings Zweifel daran aufkommen, ob in unmittelbarer Nähe ein solcher vorhanden war. Zur Straßenanbindung cf. Margary 1973, 110.

b An der Existenz eines Hafens kann hier wenig Zweifel bestehen, durch die Veränderung der Küstenlinie ist dieser aber verloren. Zur Straßenanbindung cf. Margary 1973, 36–39 und 39–40.

c Zum Kastell der *classis Britannica*, das um 130 fertiggestellt und nach 210 endgültig aufgegeben wurde, cf. Philp 1981a, 96–97. Cf. daneben Philp 1979, 160 zum Fund einer Spundwand, die für entsprechende Baubemühungen im Bereich des antiken Hafens steht. Zur Straßenanbindung cf. Margary 1973, 35–36 und 39–40.

d Zu Bodiam cf. Lemmon/Jill 1966, die – gestützt auf den Fund von gestempelten Ziegeln – die gefundenen Strukturen als Teil einer Zivilansiedlung interpretiert haben, die mit der *classis Britannica* in Verbindung stand, jedoch vorsichtig schließen: „that there was in Roman times an important river port at Bodiam would appear to be justified" (Lemmon/Hill 1966, 101). Scott 1993, 58 hingegen hat den Fundplatz als Villa interpretiert.

e Die alte Identifikation von Lympne als unter dem spätantiken Kastell befindliche Basis der *classis Britannica* (bereits bei Ferrero 1884, 70) beruht nahezu ausschließlich auf RIB 66, einem in den Mauern der spätrömischen Anlage verbauten Altar, den Starr 1941, 212 nach einem Militärdiplom aus dem Jahr 133 n. Chr., das den auf dem Altar genannten L. Aufidius Panthera als Präfekten der *ala I Ulpia Contariorum Miliaria* ausweist (CIL XVI 76, zur Einheit cf. Spaul 1994, 97–100), auf die Zeit um 135 n. Chr. datiert hat; cf. auch Birley 2005, 317. Der Stein lag allerdings längere Zeit unter Wasser (RIB 66 p. 19); eine Verbringung vom ursprünglichen Aufstellungsort nach Lympne etwa als Ballast oder Baumaterial ist daher keineswegs auszuschließen. Zur Straßenanbindung cf. Margary 1973, 41–42.

f Pevensey liegt abseits der wichtigen Verkehrswege im Süden Britanniens; trotz seiner wirtschaftlichen Bedeutung war das sich nördlich und nordöstlich an die Pevensey Levels anschließende Weald nicht zuletzt aufgrund seiner dichten Bewaldung insbesondere von Süden her verhältnismäßig unzugänglich; noch im neunten Jh. n. Chr. wird der Wald als rund 120 Meilen lang und rund 30 Meilen breit beschrieben (Hooke 2010, 138).

Die Zusammenstellung der vorliegenden Daten spricht eine deutliche Sprache. An keinem der als Basis vorgeschlagenen Plätze sind bislang Spuren von Schiffshäusern oder Lagerhäusern gefunden worden. Nur in Richborough und Dover ist überhaupt die Existenz eines ausgebauten Hafens belegbar, wobei lediglich der Hafen von Dover im archäologischen Befund direkt greifbar ist. Ob Pevensey, Lympne, Bodiam oder Reculver über Hafenanlagen verfügten, die über einen bloßen Anlandeplatz hinausgingen, läßt sich nicht entscheiden, ist aber im Falle von Pevensey und Lympne ausgesprochen unwahrscheinlich. Ersteres scheint eine Bedeutung überhaupt erst im 3. Jh. gewonnen zu haben, während die andauernde Existenz eines ausgebauten Hafens in Lympne aufgrund der großen Nähe zu Dover schwer denkbar,[22] das Vorhandensein einer zusätzlichen Basis für Seestreitkräfte in unmittelbarer Nachbarschaft von Dover hingegen überhaupt nicht plausibel ist. Bodiam als Einschiffungsplatz für im Weald gewonnenes Eisen erscheint zwar möglich, Funde, die auf die Existenz einer wie immer gearteten Hafeninfrastruktur deuten, fehlen aber. Einzig in Dover ist die Existenz eines Kastells direkt nachweisbar, weswegen nach dem derzeitigen Kenntnisstand Dover in der Forschung mehrheitlich als Basis angesprochen wird; selbst dort fehlen aber bislang Informationen über Schiffshäuser, Lagerhäuser sowie – von Einzelbefunden abgesehen – die Ausgestaltung des Hafens.[23] Für alle anderen Hafenplätze an den Küsten Britanniens fehlen jegliche Hinweise auf eine längerfristige Stationierung von Seestreitkräften.

Obwohl die für eine Basis eigentlich besonders spezifischen Anlagen wie Schiffshäuser oder Lagerhäuser für Schiffsausrüstung und Baumaterial nicht nachweisbar sind, erlaubt die geschätzte Größe des Kastells der *classis* in Dover dennoch einen ungefähren Eindruck vom allgemeinen Charakter des Stützpunktes. Innerhalb des Kastells, das rund 1,05 ha umfaßte, wurden in der *praetentura* insgesamt neun größere Gebäude aufgedeckt, von denen sieben aufgrund ihrer Raumaufteilung mit einiger Sicherheit als Mannschaftsunterkünfte angesprochen werden können;[24] zusammen mit einem vermuteten achten, außerhalb des Grabungsgebietes befindlichen Gebäude, könnte das Kastell somit für acht Kriegsschiffe mit einer Besatzung von jeweils rund 64 Mann

22 Zu Pevensey cf. Lyne 2009. Bereits für das weiter entfernte Richborough wird im Verlauf des 3. Jhs. von einem Niedergang des Hafens aufgrund der Konkurrenz des benachbarten Dover ausgegangen, cf. Philp 1981b.

23 Für eine kritische Auseinandersetzung mit den Befunden aus Dover cf. Millett 2007, 176–178, der zum Schluß kommt: „it is perhaps more likely that [Dover] … served a series of complimentary functions" (Millett 2007, 178).

24 Philp 1981a, 37–58, 62–63; es handelt sich um die Gebäude B 19–26 sowie B 32, von denen allerdings B 21–23 nicht eingehender untersucht werden konnten, cf. Philp 1981a, 44–49.

Platz geboten haben;[25] insgesamt hätte der Standort damit ungefähr dem einer Auxiliarkohorte entsprochen. Trotz der unbestreitbaren Bedeutung des Fundplatzes an sich muß daher festgehalten werden, daß Einschätzungen, wonach es sich bei der Basis in Dover um einen wichtigen Stützpunkt gehandelt habe,[26] in die Irre gehen.

An der gegenüberliegenden Küste Galliens findet sich ebenfalls mit Boulogne-sur-mer nur ein einziger Küstenplatz, der positiv als Basis angesprochen werden kann; andere früh- oder hochkaiserzeitliche Anlagen aus dem Kanalraum sind nicht bekannt. Insgesamt betrachtet kann es sich somit im nordgallisch-britannischen Raum nur bei einer sehr kleinen Zahl von Hafenplätzen um Stützpunkte von Seestreitkräften gehandelt haben; eine Gesamtschau unter Einbeziehung der übrigen Küsten Galliens und Spaniens wird kein wesentlich abweichendes Ergebnis erbringen. In der Mehrzahl der Fälle können andere Häfen allenfalls noch als temporäre Anlaufplätze für äußerst kurzfristige Abkommandierungen gedient haben. Gerade die Vorstellung einer größeren Zahl von neben einer Hauptbasis existierenden Ausweichstationen, an die einzelne Unterabteilungen längere Zeit abkommandiert gewesen sein sollen, erfährt durch das zur Verfügung stehende Quellenmaterial keinerlei Stützung.

---

25 Es handelt sich dabei um B 20–26. Philp 1981, 108–110 hat diese Gebäude sowie B 32 als Mannschaftsunterkünfte für Schiffsbesatzungen interpretiert, deren Unteroffiziere und Offiziere er im anders unterteilten Gebäude B 19 sowie einem hypothetischen Pendant jenseits von B 24–26 vermutete, und somit Unterbringungsmöglichkeiten für insgesamt zehn Besatzungen angenommen. Breeze 1983, 372 hat dagegen vermutet, eine Besatzung habe zwei Gebäude genutzt, wobei in einem das Personal, im anderen die Ausrüstung untergebracht worden sei, was allerdings der inneren Raumaufteilung der Gebäude nicht genügend Rechnung trägt, cf. auch Davison 1989, 200–201. Konen 2003, 222–223 hat schließlich in B 20–26 sowie einem hypothetischen, westlich an B 26 anschließenden B 27 Kasernenblöcke für die Ruderer der Kriegsschiffe gesehen; die zu den einzelnen Besatzungen gehörenden Seesoldaten hätten demnach B 32 und sein angenommenes Pendant bewohnt. In den Kriegsschiffen hat Konen 2003, 225–226 Liburnen vermutet.

26 Besonders deutlich etwa Cleere 1974, 172: „It can hardly be a coincidence that evidence … appears … at the same time as a major base is established at Dover"; cf. auch Mason 2003, 107.

KAPITEL 11

Transportoperationen

Bereits ein knapper Blick auf die Operationsgeschichte römischer Seestreitkräfte hat in den vorangehenden Kapiteln gezeigt, daß die regelmäßige Verlegung größerer Truppenteile auf dem Seeweg der römischen Armee keine größeren Probleme bereitet haben kann.[1] Angesichts der Selbstverständlichkeit, mit der die römische Armee einen derart intensiven Verkehr über den Kanal und an der Nordseeküste betrieb, drängt sich der Vergleich mit einer Flußüberquerung auf.[2] Die auf den ersten Blick reibungs-, ja geradezu anstrengungslos wirkende Durchführung darf allerdings nicht über die logistischen Schwierigkeiten hinwegtäuschen, die mit jeder einzelnen dieser Operationen verbunden gewesen sein müssen. Um römische Transportoperationen in ihrer ganzen Komplexität zu erfassen, ist es daher hilfreich zu hinterfragen, wie sich das Problem des Transports eines größeren Truppenkörpers in der Praxis dargestellt hat.

Die Forschung hat dabei in der Vergangenheit einer grundlegenden militärischen Anforderung – der direkten Operationalisierbarkeit eingeschiffter Truppen am Zielort, sei es zum Zwecke eines unmittelbaren Kampfeinsatzes oder lediglich zu einer weiteren Verlegung in das Landesinnere – praktisch keine Beachtung geschenkt. Da es sich aber bei der dieser unmittelbaren Operationalisierbarkeit um den eigentlichen Zweck einer jeden militärischen Transportoperation handelt, muß den sich aus ihr ergebenden Sachzwängen Vorrang vor allen anderen Überlegungen eingeräumt worden sein. Die Verschiffung von Truppen im Rahmen einer komplexen Militärorganisation wie der römischen Armee bedeutete in der Antike – ebenso wie in der Gegenwart – nicht etwa die bloße Beförderung von Soldaten als einer Art menschlicher Fracht von einem Punkt bis zum nächsten, sondern vielmehr den Transport von militärischem Personal, das in funktionalen Einheiten zusammengefaßt war.

Die erste, wichtigste und gleichzeitig schwierigste Aufgabe bei einem derartigen Transport bestand daher darin, Truppen und Ausrüstung in einer Art

1 Cf. hierzu Tabelle 2.

2 Dieser Gedanke ist auch in der Neuzeit gerade mit der Kanalüberquerung in Verbindung gebracht worden, cf. etwa die Einschätzung Generalmajor Jodls zur für den Spätsommer 1940 geplanten deutschen Landung in England in einer Denkschrift vom 12. Juli 1940: „Die Landung muß sich … in Form eines gewaltsamen Flußüberganges in breiter Front vollziehen" (Chef WFA 12. 7. 40, zitiert nach Klee 1959 n. 11).

© KONINKLIJKE BRILL NV, LEIDEN, 2020 | DOI:10.1163/9789004414426_012

und Weise auf das zur Verfügung stehende Schiffsmaterial zu verladen, die eine nach Möglichkeit unmittelbare Einsatzfähigkeit am Zielort gewährleistete. Für diesen wichtigen Prozeß fehlt jegliches direkt auswertbare Quellenmaterial, allerdings lassen sich die Abläufe immerhin von ihrem Ergebnis her beobachten: so bezeugen die amphibischen Operationen in Nordwesteuropa eindrucksvoll die römische Fähigkeit, Einheiten in einer Art und Weise zu verlegen, daß diese unmittelbar nach der Landung einsatzfähig waren. So bezeugen der Transport von Truppen zur See und insbesondere die im nachfolgenden Kapitel besprochenen amphibischen Angriffsoperationen die außerordentliche organisatorische Leistungsfähigkeit der römischen Armee und lohnen somit eine nähere Betrachtung. Im folgenden soll daher versucht werden, anhand einer Analyse der Struktur römischer Heereseinheiten und der sich daraus ergebenden Transportanforderungen zu einer wenigstens groben Vorstellung der Problematik zu gelangen. Als Beispiel dient hier die Verschiffung einer römischen Legion der frühen Kaiserzeit, wie dies etwa im Jahr 70 mit der *legio XIV gemina* von Britannien auf den Kontinent geschehen war.[3]

Für die Einschiffung einer Legion müssen drei Faktoren als zentral angenommen werden – das eigentliche Personal der Legion, die der Legion zugehörigen Tiere sowie schließlich die Ausrüstung vom Marschgepäck der einzelnen Soldaten bis hin zu dem der Legion insgesamt zugeordneten Großgerät. Auch wenn bei einer temporären Verlegung kaum der gesamte Personalbestand einer Legion einzuschiffen war, zählten zu diesem immerhin neben den eigentlichen Soldaten auch Nichtkombattanten in größerer Zahl. So ergeben sich bereits aus der Annahme, jedem *contubernium* sei ein Maultiertreiber zugeordnet gewesen, rund 600 zusätzlich zu transportierende Personen, auf die bei einer Verlegung kaum verzichtet werden konnte;[4] zusammen mit dem übrigen nichtmilitärischen Personal ist der Gesamtbestand an der Legion direkt zugehörigen Nichtkombattanten verschiedentlich auf zwischen 1000 und 2000 Personen geschätzt worden.[5]

Neben dem eigentlichen Personal waren bei einem Seetransport auch die zur Legion gehörigen Tiere einzuschiffen. Dabei muß vor allem den Maultie-

3 Zu den Hintergründen dieser Verlegung cf. oben Kap. 5.

4 Tatsächlich handelt es sich dabei um eine absolute Mindestzahl – neben den Soldaten waren die 60 Zenturionen der Legion wie auch das höherrangige Führungspersonal in Zelten untergebracht, die transportiert werden mußten.

5 Junkelmann 1986, 94–95: 1.100–1.200 Mann; bei einer dauerhaften Verlegung einer Legion stellt sich zudem die Frage, wie mit etwaigen Familienmitgliedern der Legionsangehörigen verfahren wurde, insbesondere, wenn es sich bei diesen um römische Bürger handelte.

ren der Legion besondere Aufmerksamkeit gegolten haben, denn als unmittelbar in die Legion integriertes Transportmittel garantierten sie eine von einem Troß weitgehend unabhängige Mobilität, die die römische Legion von anderen militärischen Verbänden der Antike deutlich abhob und eine ihrer großen Stärken ausmachte.[6] Ein Truppentransport ohne Maultiere ist im Rahmen einer Verlegung zwar theoretisch denkbar, setzt aber die Bereitstellung entsprechender Tragtiere am Zielort voraus, denn ohne sie war bereits die Ausrüstung der *contubernia* nicht zu transportieren; vor allem bei amphibischen Operationen ergab sich daher die Notwendigkeit, Tragtiere in großer Zahl zu verschiffen. Eine entsprechende Notiz Caesars zu den Vorbereitungen der zweiten Landung in Britannien bestätigt dies – die von ihm entworfenen Landungsboote dienten explizit dem Zweck, die große Zahl an Trag- und Zugtieren zu transportieren, die für die Unterstützung einer Streitmacht von knapp 30.000 Mann notwendig waren.[7]

Innerhalb der Legion fanden Maultiere dabei auf verschiedenen Ebenen Verwendung; die Ausrüstung jedes einzelnen *contubernium* wurde von einem diesem zugewiesenen Maultier getragen.[8] Maultiere beförderten daneben Gepäck und persönlichen Besitz des Führungspersonals,[9] und sie – oder andere Tragtiere – waren schließlich auch zum Transport aller allgemein der Legion zugeordneten Ausrüstung vom Aktenbestand des Legionsstabes bis hin zur Legionsartillerie eingesetzt.[10] Bereits aus der Zuordnung eines Maultieres zu jedem *contubernium* ergibt sich eine Mindestzahl von rund 600 Tieren pro Legion; zusammen mit den übrigen Lasttieren sowie den Reittieren von Führungspersonal und Legionsreiterei dürfte der verschiedentlich vorgeschlagene Gesamtbestand von wenigstens 1.000 Trag-, Zug- und Reittieren nicht zu hoch gegriffen sein.[11]

6 Cf. Keppie 1984, 66, Roth 1999, 71–72. Zur Bevorratung allgemein cf. Junkelmann 1986, 196–198.

7 Caes. *Gall.* 5.1.2: *ad multitudinem iumentorum transportandam.*

8 Junkelmann 1986, 211–212, Roth 1999, 78.

9 Cf. etwa Junkelmann 1986, 207–208, Kissel 1995, 222–225 zu den unterschiedlichen Zelttypen für Mannschaften, Centurionen und höhere Offiziere.

10 Insbesondere der Transportbedarf des Legionsstabes sollte nicht unterschätzt werden; Junkelmann 1986, 94 hat für die gesamte Legionsführung rund 400 Mann mit wenigstens 300 Tieren angesetzt.

11 Cf. etwa Pitts/St. Joseph 1985, 181, Welwei 1988, 93, Kissel 1995, 37 (rund 1.000 Tiere), Kromayer/Veith 1928, 394, Stolle 1914, 30–31, Labisch 1975, 26, 77–83, Adams 1976, 224, Engels 1978, 17, Junkelmann 1986, 94, Peddie 1994, 57, Erdkamp 1995, 185, Goldsworthy 1996, 289–290, Roth 1999, 82–83 (zwischen 1.200 und 1.500 Tiere).

TAB. 2 Geschätzter Reit- und Tragtierbestand einer römischen Legion des 1. u. 2. Jhs.

Tragtiere der *contubernia*	~ 600
Tragtiere des Führungspersonals der *centuriae* und *cohortes*[a]	~ 150
Trag- und Zugtiere der Legionsartillerie[b]	~ 120
Reit- und Tragtiere der Legionskavallerie (ohne Remontepferde)	~ 150
Tragtiere der Pioniere u. des technischen Personals	~ 100
Reit- und Tragtiere des Legionsstabes[c]	~ 100
Gesamt	~ 1.220

a je *centuria* 1 *centurio*, 1 *signifer*, je *cohors* ~ 3 Mann Signalpersonal.
b rund 60 Geschütze, im Durchschnitt zwei Tiere pro Geschütz.
c Legionslegat, 6 Tribune, administratives u. medizinisches Personal.

Schließlich galt es bei einem Seetransport, die zur Legion gehörige Ausrüstung zu befördern. An erster Stelle ist hier das persönliche Gepäck der einzelnen Soldaten sowie der *contubernia* zu nennen. Dazu zählten zum einen die individuelle Ausrüstung des einzelnen Soldaten, zum anderen allgemein dem *contubernium* zugeordnete Ausrüstungsteile, wie etwa ein Mühlstein, weiteres Kochgeschirr, Schanzwerkzeug, Schanzpfähle und nicht zuletzt das Zelt des *contubernium*.[12] Über die genaue Zusammensetzung sowie insbesondere das Gewicht der persönlichen Ausrüstung eines römischen Legionärs herrscht in der Forschung keine Einigkeit; die verschiedenen Vorschläge bewegen sich im Bereich von 25 kg bis 45 kg.[13] Läßt sich das Marschgepäck des einzelnen Soldaten trotzdem noch verhältnismäßig gut rekonstruieren, bereitet schon die Ausrüstung von Zenturionen und höherrangigem Personal größere Schwierigkeiten; die verschiedentlich geäußerte Annahme, Führungspersonal der Legion habe über deutlich umfangreichere persönliche Ausrüstung – etwa in der Form individueller Zelte – verfügt, erscheint immerhin sehr plausibel und wird durch einzelne Nachrichten aus der literarischen Überlieferung gestützt.[14] Gerade

12 Cf. etwa Junkelmann 1986, 203–211, Roth 1999, 77–78, der das Gesamtgewicht der Ausrüstung des *contubernium* auf etwa 145 kg (ohne weitere Rationen) geschätzt hat (Roth 1999, 78).

13 Für eine Übersicht über die verschiedenen Vorschläge cf. Roth 1999, 72–75; tatsächlich dürften Zusammensetzung und Gewicht auch von Einsatzprofil sowie weiteren Faktoren (wie etwa dem Wetter) bestimmt gewesen sein.

14 Der jüngere Cato zog um 67 v. Chr. nach Plut. *Cat. Mi.* 9.2 mit einer Entourage von insgesamt 21 Personen (15 Sklaven, 2 Freigelassenen und 4 Freunden; darunter offenbar ein Bäcker und ein Koch, cf. 12.2) als Militärtribun ins Feld – was für Plutarch offenbar ein positives Beispiel bewußter Genügsamkeit darstellte, zumal Cato selbst zu Fuß ging (Plu. Cat.

zusätzliche Ausrüstung der Zenturionen muß dabei ein besonderes Problem dargestellt haben: während in der Überlieferung immer wieder belegte Extravaganzen von Feldherrn zwar Transportkapazität in Anspruch nahmen,[15] aber getrennt von der übrigen Truppe eingeschifft werden konnten, waren die Zenturionen in einem Maße in ihre Einheiten integriert, das eine separate Verschiffung ihrer Ausrüstung – insbesondere im Falle amphibischer Operationen – nicht zugelassen hätte.

Über die allgemein der Legion und ihren Teilformationen zugeordnete Ausrüstung läßt sich nur schwer Gewißheit erlangen. So herrscht zwar in der Forschung Einigkeit über die grundsätzliche Ausstattung einer Legion mit Artillerie, für die es in der literarischen Überlieferung zahlreiche Belege gibt und die auch im epigraphischen Befund einen gewissen Niederschlag gefunden hat,[16] doch liegen sowohl konkreter Umfang als auch organisatorische Einbindung bislang im Dunkeln. Immerhin deutet die literarische Überlieferung auf eine Ausstattung in der Größenordnung von rund 60 Geschützen je Legion.[17] Der einzige epigraphische Beleg für die Zuordnung von Artillerie zu einer Legion scheint dabei nahezulegen, daß selbst kleinere Geschütze nicht einzelnen Kohorten zugeordnet waren; inwieweit dieses bislang singuläre Zeugnis allerdings als repräsentativ für die Militärorganisation der Kaiserzeit angesehen werden kann, läßt sich nicht entscheiden.[18] Festzuhalten ist allerdings, daß

Mi. 9.2); cf. auch Vell. 2.114.2 über die Ausstattung des Tiberius in Pannonien – die offenbar ebenfalls als nicht übermäßig und im Widerspruch zu römischer *disciplina* bewertet wurde. Cf. hierzu auch Roth 1999, 89–90.

15 So requirierte ein Militärtribun der *legio X* Caesars auf dem Weg von Sizilien nach Afrika ein Schiff ausschließlich für den Transport seiner persönlichen Güter (Bell. Afr. 54.1).

16 In der von Tarrutienus Paternus bewahrten Liste der *immunes* der Legion finden sich *ballistarii*, bei denen es sich offenbar um Artilleristen handelte; cf. CIL V 6632, den Grabstein des Aelius Optatus, eines *magister ballistariorum* der *legio XX*. Für *ballistaria*, bei denen es sich anscheinend um Artilleriewerkstätten gehandelt hat, cf. RIB 1280, 1281 (zwischen 211 und 217), 1912 (zwischen 297 und 305; die Ergänzung *bal(listarium)* ist allerdings nicht gesichert, denkbar wäre ebenso *bal(neum)*).

17 Veg. *mil.* 2.25.2–4, cf. auch eine Notiz in J. *BJ* 3.166 über die von drei Legionen durchgeführte Belagerung von Jotapata. Cf. Marsden 1969, 171, Roth 1994, 353, Thorne 2007, 221.

18 Ursprünglich 1887 bei Cremona gefundene Bronzebeschläge sind von Baatz 1980 als Teile von Torsionsgeschützen identifiziert worden (zu älteren Interpretationen cf. Baatz 1980, 285–286). Zu diesen gehören zwei Schutzschilde, die in einem Fall die *legio III Macedonica* als „Besitzer" des Geschützes benennen (ILS 2283, Baatz 1980, 202 Abb. 1), während die Einheitenbezeichnung des zweiten Schildes nicht erhalten ist. Beide Waffen lassen sich allerdings anhand der Inschriften datieren – so entstand das der *legio III* zuzuordnende Geschütz, ein leichtes, dreispithamiges Pfeilgeschütz (Baatz 1980, 196–197 mit Abb. 3), im Jahr 45 n. Chr., während das zweite Geschütz 56 n. Chr. erbaut wurde. Beide gingen 69 n.

der Legion Artillerie – in welcher Form und Organisationsweie auch immer – zu Verfügung stand, die bei einem Transport über See ebenfalls zu verladen war, und zwar bei einem beabsichtigten Einsatz am Zielort zusammen mit entsprechenden Munitionsvorräten. Neben der Artillerie zählte eine Vielzahl anderer Ausrüstungsgegenstände zum Inventar einer Legion und mußte unter Umständen transportiert werden; hierzu zählten die Meßgeräte der Landvermesser ebenso wie Signalmittel oder der Dokumentenbestand des Legionsstabes und der Legionsverwaltung, der, wenn die aus dem Kontext von Auxiliareinheiten erhaltenen Dokumente als Indikator gewertet werden können,[19] erheblich gewesen sein muß. Inwieweit bei einer Transportoperation dabei auch administrative Elemente sowie anderes Standortpersonal – wie etwa das Personal eines Legionshospitales – mit der jeweils zugehörigen Ausrüstung ebenfalls verladen werden mußten, dürfte dabei wesentlich davon abhängig gewesen sein, ob eine Rückkehr der Legion an ihren vorherigen Standort in absehbarer Zeit vorgesehen war.

Auch wenn keine Nachrichten über Details der Einschiffung einer Legion erhalten sind, läßt sich immerhin festhalten, daß aus dem im Rahmen der Verschiffung einer Legion zu transportierenden Personal sowie der zugehörigen Ausrüstung in drei Bereichen Anforderungen an das hierfür notwendige Schiffsmaterial erwuchsen: Zunächst bedeuteten Menschen und Material ein erhebliches Gewicht, wie bereits eine einfache Rechnung unter Einbeziehung der wenigen als einigermaßen verläßlich geltenden Zahlen zeigt. Setzt man für das Marschgepäck der Soldaten einen Mittelwert der verschiedenen in der Forschung diskutierten Vorschläge von rund 30 kg an, betrug das Gesamtgewicht des zu verladenden Marschgepäcks bei rund 5.000 Infanteristen allein bereits rund 150t. Rechnet man dann das Gewicht der Legionäre hinzu, ergibt sich ausschließlich für die zu transportierenden Infanteristen samt persönlichem Marschgepäck bereits ein Gesamtgewicht von rund 325t;[20] weiterhin müssen für die Maultiere allein der *contubernia* weitere rund 200t angesetzt werden.[21] Da für den weiteren Personalbestand der Legion ebensowenig wie für die Ausstattung mit Tieren Zahlen vorliegen, ist eine Abschätzung des Gesamt-

---

Chr. auf Seiten der Vitellianer in der zweiten Schlacht bei Bedriacum verloren (Baatz 1980, 197–199).

19 Zu den Verwaltungsabläufen innerhalb der römischen Armee und den damit verbundenen Dokumenten cf. Phang 2007, 298–295.

20 Ausgehend von einem durchschnittlichen Gewicht des Soldaten ohne Gepäck von etwa 65 kg, cf. Roth 1999, 9–10.

21 Ausgehend von einem Gewicht von wenigstens 300 kg; das durchschnittliche, für militärische Zugzwecke eingesetzte Maultier des ausgehenden 19. Jhs. wog rund 400 kg, cf. Riley 1869, 53.

gewichtes, das für den Transport einer Legion insgesamt zu bewegen war, kaum möglich; eine Größenordnung von um die 1.000t erscheint aber keineswegs überzogen. Angesichts von belegbaren Traglasten antiker Großtransporter im Bereich von 1.300 t konnte dies auf den ersten Blick keine größeren Schwierigkeiten bieten.[22] Auch eine Verteilung auf kleinere Schiffe erscheint sehr wohl möglich: Legt man den Typ des in St Peter Port gefundenen Handelsschiffs mit einer Traglast von rund 40t zugrunde,[23] konnte die Ladung eines mit den Soldaten samt Marschgepäck vergleichbaren Gewichtes von etwa 475t auf 12 Schiffe verteilt werden.

Neben das Gewicht tritt als zweiter wichtiger Faktor allerdings der von Menschen, Tieren und Ausrüstung benötigte Raum hinzu. Während dieser für Soldaten etwa bei einer kurzen Flußüberquerung oder in militärischen Ausnahmesituationen knapp kalkuliert werden konnte, mußte bei längeren Fahrten unter normalen Umständen wenigstens genügend Decksraum zur Verfügung gestellt werden, um die Einsatzfähigkeit der Soldaten am Zielort zu gewährleisten. Setzt man pro Legionär lediglich einen Quadratmeter Decksfläche an, beanspruchte eine Legion bereits eine Fläche von rund 5.000 m^2.[24] Wiederum ausgehend vom St Peter Port-Schiff hätten unter alleiniger Ausnutzung des Oberdecks und bei Berücksichtigung eines ein Meter breiten Mittelganges sowie freier Bereiche an Bug und Heck vermutlich rund 75 m^2 Decksfläche pro Schiff zur Verfügung gestanden;[25] für die Legion hätte sich damit ein Schiffsbedarf von rund 65 Schiffen ergeben. Mit einem Laderaum entsprechender Höhe wäre es möglichgewesen, die Transportkapazität eines Schiffes noch zu steigern: bei einem zusätzlichen Laderaumfläche von 60–70 m^2 wäre es möglich gewesen, den für eine Legion notwendigen Schiffsraum auf 35–40 Schiffe zu reduzieren.[26]

In noch stärkerem Maße fielen Trag-, Zug- und Reittiere ins Gewicht. Zwar liegen über die Konstruktion römischer Pferdetransporter nur vereinzelte Nachrichten vor, aus denen kein tragfähiges Gesamtbild gewonnen werden kann,[27] Parallelen aus späterer Zeit geben aber einen gewissen Eindruck von

22 Casson 1971, 186–188, MacIntosh Turfa/Steinmayer 1999, 105–107.

23 Rule/Monaghan 1999, 135–136.

24 Mit 1 m^2 läge der zur Verfügung stehende Platz nur wenig über dem auf Sklaventransportern der Neuzeit genutzten Platz von etwa 0.6 m^2 (cf. Garland/Klien 1985), weswegen es sich wieder um ein absolutes Mindestmaß handelt.

25 Rule/Monaghan 1993, 135 haben rund 95 m^2 Decksfläche angenommen.

26 Der Laderaum des St Peter Port-Schiffes ist schwer abzuschätzen, cf. Rule/Monaghan 1993, 135, die von einer Rumpfhöhe von rund 3 m ausgehen, was für einen zum Transport von Truppen brauchbaren Laderaum durchaus ausgereicht hätte.

27 Zum Problem des Pferdetransporters in der Antike cf. Casson 1971, 93–94.

den mit dem Seetransport von Pferden und Maultieren verbundenen Schwierigkeiten; eine Stützung durch Schlingen innerhalb einer schmalen Box von wenigstens 75 cm Breite und 200 cm Länge[28] erscheint angesichts der Notwendigkeit, die Tiere vor Verletzungen zu schützen, notwendig.[29] Allein für die den *contubernia* zugeordneten Maultiere ergibt sich damit eine benötigte Deckfläche von weiteren 900 m^2. Für die 600 *contubernia* der Legion wären damit unter Ausnutzung von Deck und Laderaum allein für Soldaten und Maultiere weitere 6–7 Frachter vom Typ St Peter Port notwendig gewesen. Der Raumbedarf der gesamten Legion läßt sich nicht einmal annäherungsweise abschätzen, er muß aber angesichts teilweise sehr sperriger Ausrüstung wie der Legionsartillerie erheblich gewesen sein.

Weder das zu verladende Gesamtgewicht noch der für Personal und Ausrüstung notwendige Raum sind aber die wichtigsten Faktoren zur Bestimmung der benötigten Transportkapazität und zur Analyse der Verladeabläufe. Die weitaus größte Bedeutung besaßen ohne Zweifel die organisatorische Zuordnung von Ausrüstung und Personal zueinander sowie die Einteilung des Personals in funktionale Einheiten. Auf der untersten Stufe war das persönliche Marschgepäck eines jeden Soldaten nicht austauschbar. Von einer Individualisierung der eigenen Ausrüstung ist vielmehr nicht nur auszugehen, sie läßt sich auch gut belegen, angefangen bei dem individuellen Bedürfnis einzelner nach besonders warmer Kleidung und entsprechend individuellen Lösungen bis hin zu spezieller Ausrüstung von besonderer Qualität oder großem ideellen Wert.[30] Auch die eigentliche militärische Ausrüstung war individualisiert, wie Waffenteile mit Eigentumsvermerken belegen.[31] Ein separater Transport von Soldaten

28 Zu Beginn des Hundertjährigen Krieges standen Pferden bei Seetransporten Boxen von 7–7½ × 4–4½ Fuß zur Verfügung, cf. Hewitt 1966, 79, 86–88.

29 Neben dem reinen Raumbedarf war der Aufwand für die Umrüstung eines Schiffes zum Pferdetransporter erheblich. Für die Transportvorbereitungen von König Edward III. im Jahre 1340 hat sich ein aufschlußreiches Dokument über den Transport einer größeren Zahl von Pferden erhalten, wonach zur Ausrüstung einer – leider unbekannten – Zahl requirierter Schiffe mit größerer Traglast Holz zum Bau von Gangways, 717 yard Segeltuch für den Bau von Boxen, 400 Faden Tau sowie andere Güter, darunter 14.550 Eisennägel, benötigt wurden; cf. Hewitt 1966, 180–181.

30 Cf. etwa Tab. Vindol. 346 über – mutmaßlich von der eigenen Familie – zugesandte Socken, Sandalen und Unterhosen sowie RIB 2428.4, ein aus dem Kastell Newstead stammendes Axtblatt aus flavischer Zeit, das einem Compitalicius aus der Zenturie eines Barrus gehörte.

31 Cf. etwa einen möglicherweise aus hadrianischer Zeit stammenden und nahe des Kastells South Shields bei Baggerarbeiten im Tyne gefundenen Schildbuckel eines Iunius Dubitatus, Soldat der *legio VIII Augusta* aus der Zenturie des Iulius Magnus (RIB 2426.1); bei den beiden Angehörigen dieser eigentlich in Straßburg stationierten Einheit wird es sich um

und Marschgepäck wäre daher nur unter besonderen Umständen denkbar und hätte in jedem Fall zu einer zeitlich und organisatorisch aufwendigen Zuordnung am Zielort führen müssen; zudem dürfte bei einer derartigen Trennung die Gefahr negativer Auswirkungen auf die Moral der Soldaten nicht gering gewesen sein.

Ganz Ähnliches ist auf der Ebene des *contubernium* – und der Zenturie – zu beobachten; auch hier finden sich Belege für eine individualisierte Ausrüstung.[32] Zudem dürften im Regelfall Maultiertreiber, Maultier und Ausrüstung der *contubernia* eine Einheit gebildet haben, da der Maultiertreiber dem *contubernium* offenbar auch als Diener zur Verfügung stand.[33] Wie auch das Maultier muß er daher in einer Art und Weise transportiert worden sein, die am Zielort eine schnelle Zuordnung zum jeweiligen *contubernium* möglich machte. Eine Teilung von Soldaten und Ausrüstung des *contubernium* wäre daher zwar theoretisch denkbar, ein sofortiger Zugriff der Soldaten auf Zelt und Mühlstein muß aber – insbesondere bei einem Zielort ohne entsprechende Infrastruktur – sichergestellt gewesen sein. Ein Transport der Ausrüstung ohne die zugehörigen Tragtiere ist wiederum gerade im Zusammenhang amphibischer Operationen kaum denkbar, hätte er doch die Einbeziehung von Soldaten in den Abtransport vom Landungsort notwendig gemacht und so die Einsatzbereitschaft erheblich verringert. Dies läßt nur den Schluß zu, daß im Regelfall bei einem Transport über See Soldaten, zugehörige Ausrüstung und Tragtiere samt Treiber gemeinsam verschifft wurden.

Bereits diese Zugehörigkeit von Tieren, Hilfspersonal und Ausrüstung auf der einen und eigentlichen Soldaten auf der anderen Seite muß zu nicht zu unterschätzenden Schwierigkeiten beim Seetransport größerer Truppenteile geführt haben. Zu einem aus militärischer Sicht noch viel größeren Problem führte aber der Umstand, daß auch die einzelnen *contubernia* ihrerseits Teile größerer Organisationseinheiten waren, die die eigentlichen funktionalen Einheiten der römischen Armee darstellten. So bildete die Zenturie, die sich aus zehn *contubernia* zusammensetzte, sowohl in militärisch-taktischer als auch in administrativer Hinsicht gewissermaßen den kleinsten Baustein der römi-

---

Mitglieder der von T. Pontius Sabinus angeführten Legionsvexillationen aus dem Jahr 119 gehandelt haben (cf. Kap. 7); cf. daneben auch RIB 2427.2, eine Lanzenspitze aus London, die einem Victor aus der Zenturie eines Verus gehörte.

32 Für derartige Ausrüstung cf. etwa RIB 2445.16, ein Zeltfragment aus York, das zur Zenturie des M. Sollius Iulianus der *legio VI* gehörte, oder einen zur Zenturie des Aebutius gehörenden Hammer aus antoninischer Zeit aus dem Kastell Bar Hill (RIB 2428.1); cf. auch Johnson 1987, 209–210.

33 Cf. Roth 1999, 90–95.

schen Armee. Zwar hat im Rahmen kleinerer Einsätze die Verwendung nur von Teilen einer Zenturie vermutlich zum militärischen Alltag gehört, bei größeren Verlegeoperationen dürfte die personale Integrität der Zenturie aber schon bei einem bloßen Transport in Friedenszeiten nur selten durch eine Aufteilung ihrer Angehörigen auf verschiedene Schiffe verletzt worden sein. Bei einer großangelegten amphibischen Angriffsoperation ist ein derartiges Vorgehen völlig undenkbar. Ein wichtiges Zeugnis hierfür bietet Caesars Beschreibung des von einigen Schwierigkeiten begleiteten Abtransports seiner Truppen aus Britannien im Jahre 54 v. Chr.: Da einige Transportschiffe durch einen Sturm versprengt wurden, sah sich Caesar genötigt, zahlreiche Soldaten auf jeweils einem Schiff zusammenzudrängen, was ausdrücklich als Ausnahmesituation bezeichnet wird.[34] Generell muß der innere Zusammenhalt der einzelnen Zenturien als eine der wichtigsten Stärken der römischen Armee angesehen werden.[35] Dieses Umstandes waren sich die Römer auch voll bewußt – der Verlust von Kohäsion in einer Gefechtssituation wird in der literarischen Überlieferung ausdrücklich als nachteilig bezeichnet.[36] Eine Verteilung der Angehörigen einer Zenturie auf mehrere Schiffe hätte aber einen solchen Kohäsionsverlust insbesondere bei amphibischen Landungen geradezu heraufbeschworen. Daher dürfte es sich bei der Zenturie um die kleinste organisatorische Einheit gehandelt haben, die als Ganzes inklusive allen Personals und der nötigen Ausrüstung verladen wurde. Legt man wiederum das Schiff von St Peter Port zugrunde, ist die Unterbringung von rund 100 Personen, einem Dutzend Tieren sowie entsprechendem Gepäck – wenigstens für einen kurzen Zeitraum – durchaus denkbar. Je nach Eigenschaften des zur Verfügung stehenden Schiffsmateriales hätte auch die Einschiffung von zwei Zenturien an Bord eines größeren Schiffes sehr wohl im Bereich des Möglichen gelegen,[37] die Auffüllung eines durch die Verladung einer Zenturie nicht voll ausgelasteten Schiffes mit Teilen einer zweiten Zenturie ist hingegen außer in Ausnahmesituationen schwerlich denkbar.

Ausgehend von der angenommenen Verladung jeweils einer Zenturie auf ein einzelnes Frachtschiff mittlerer Größe läßt sich der zum Transport einer

34 Caes. *Gall.* 5.23.

35 Cf. Gilliver 2007, 190–191.

36 Cf. Caes. *Gall.* 4.26.2.

37 Vermutlich handelt es sich bei Caes. *Gall.* 4.36.3–37.1 (*sed ex iis onerariae duae eosdem portus quos reliquae capere non potuerunt et paulo infra delatae sunt. Quibus ex navibus cum essent expositi milites circiter CCC atque in castra contenderent*) um einen Beleg für eine derartige Verlegung zweier – inzwischen in ihrem Personalbestand deutlich abgeschmolzenen – Zenturien in einem Schiff.

Legion erforderliche Gesamtbedarf an Schiffsmaterial somit immerhin annähernd abschätzen. Demnach wären für den Transport einer Kohorte sechs Schiffe für die zugehörigen Zenturien anzusetzen. Schweres Gerät, das möglicherweise der Kohorte insgesamt zugeordnet war, beanspruchte weiteren Raum; es mußte entweder an Bord der bereits mit den Zenturien beladenen Schiffe oder aber auf einem weiteren, eigenen Schiff untergebracht werden.[38] Für das infanteristische Kampfpersonal der gesamten Legion ergibt sich damit ein Schiffsbedarf von rund 60–70 Transportern mittlerer Größe, zu denen dann noch die zur Beförderung der Legionskavallerie, des Legionsstabes sowie des übrigen schweren Geräts der Legion notwendigen Schiffe traten. Da in den beiden letztgenannten Fällen keine Klarheit über den personalen und technischen Umfang zu erlangen ist, läßt sich eine Gesamtzahl der für die Verschiffung einer Legion notwendigen Transportschiffe nicht präzise ermitteln; ausgehend von den oben skizzierten Überlegungen wäre aber eine Gesamtzahl von 70 bis 80 Schiffen denkbar.

Von großer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang das Zeugnis Caesars, der für seine erste Landung in Britannien im Jahre 55 v. Chr. die Zahl von rund 80 Schiffen angibt, in denen die Infanterie der *legio x* und der *legio vii* Platz fand. Auf den ersten Blick scheint diese Zahl im Widerspruch zu den obigen Überlegungen zu stehen: Eine zenturienweise Unterbringung der Soldaten Caesars würde bei rund 80 Schiffen auf eine Gesamtzahl von wenig mehr als 6.000 Soldaten führen. Diese Zahl liegt zwar deutlich unter der in der Forschung immer wieder genannten Zahl von rund 10.000 Soldaten, doch ist eine derartige Gesamtstärke für die Expedition Caesars im Jahre 55 v. Chr., wie oben gezeigt worden ist, ausgesprochen unwahrscheinlich; vielmehr ist angesichts des mutmaßlichen Zustands beider Einheiten am Ende eines von teilweise schweren Einsätzen geprägten Sommers von einer Gesamtstärke von 5–6.000 Mann auszugehen[39] – was durchaus zu den obigen Überlegungen hinsichtlich des Transportbedarfs für die Verschiffung einer Legion paßt. Für die zweite Invasion Britanniens im folgenden Jahr zog Caesar dann insgesamt fünf Legionen zusammen,[40] die – da mit dem Unternehmen die neue Feldzugssaison eröffnet wurde – nahezu vollständig gewesen sein dürften. Zwar läßt sich die Gesamtzahl der von Caesar eingesetzten Truppen nicht mehr genau rekonstruieren, bereits die von ihm erwähnten 2.000 gallischen Reiter müssen aber

38 Für Auxiliarkohorten ist dabei ein deutlich umfangreicherer Stab anzusetzen als für eine in eine Legion eingebundene Kohorte.

39 Cf. Kapitel 3.

40 Caes. *Gall.* 5.8.2.

bereits allein einen erheblichen Schiffsraum eingenommen haben.[41] Zusammen mit dem Personalbestand der eingesetzten Legionen und einer vermutlich umfangreicheren Bevorratung, als dies 55 v. Chr. der Fall gewesen war, erscheint die von Caesar genannte Gesamtzahl von über 800 Transportern völlig plausibel.[42]

An die Bestimmung der zur Verschiffung einer Legion notwendigen Transportkapazität schließt sich direkt die Frage nach den Abläufen bei der Verladung von Personal, Tieren und Material an. Hier lassen sich mangels belastbarer Zeugnisse lediglich einige allgemeine Überlegungen anstellen. Während Personal und Marschgepäck keine größeren Anforderungen an die Infrastruktur des Einschiffungsplatzes stellten, erscheint die Verladung von empfindlichem Großgerät wie Artillerie, vor allem aber von Trag- und Reittieren, ohne einen festen Hafenplatz kaum möglich. Mit welchen Mitteln dann in einem solchen Hafen Material und Tiere in einem vertretbaren Zeitrahmen verladen wurden, ist unbekannt. Antike Zeugnisse über die Praxis der Verladung von Tieren in militärischen Kontexten, die je nach Art der Unternehmung am Zielort nahezu unmittelbar zum Einsatz kommen sollten, fehlen nahezu gänzlich. Für die Verladung von Pferden und Maultieren könnte immerhin die im Zuge der Invasionsvorbereitung Napoleons 1803 bis 1805 in Boulogne-sur-mer angewandte Technik der Nutzung von Kranbalken in mehreren Reihen aneinandergelaschter Schiffe im Rahmen der technischen Möglichkeiten römischer Pioniere gelegen haben; dadurch konnten die Tiere vom Kai verhältnismäßig rasch stafettenartig in das jeweils äußerste Schiff verladen werden.[43]

Mit der Bestimmung des benötigten Schiffsraumes und der eigentlichen Verladung war die Aufgabe der Verschiffung eines größeren Truppenkörpers keineswegs bereits bewältigt. Je nach Einsatzzweck am Zielort kam der Marschformation der einzelnen Schiffe eine erhebliche Bedeutung zu. Dabei muß

41 Caes. *Gall.* 5.8.2. Legt man einen Schiffsbedarf von einem Transporter je *turma* von 30 Kavalleristen zugrunde, hätten die 2.000 Reiter rund 70 Schiffe benötigt; für eine derartige Überlegung scheint zu sprechen, daß Caesar im Jahr zuvor für rund 500 Reiter 18 Schiffe benötigt, was ungefähr einem Verhältnis von einem Schiff zu 28 Reitern entspricht. Völlig unklar ist allerdings, ob die Kavallerie des Jahres 54 genauso organisiert war wie der Verband des Vorjahres und in welchem Verhältnis die gallischen Reiter Ersatzpferde mit sich führten; bereits ein Verhältnis von 1 zu 10 hätte es notwendig gemacht, insgesamt 2.200 Pferde zu transportieren.

42 Caes. Gall. 5.8.5.

43 Zu den konkreten Vorbereitungen Napoleons cf. Wheeler/Broadley 1908, 257–278. Andere Verlademöglichkeiten kannte das Mittelalter, in dem Gangways von 15–30 Fuß × 5 Fuß zum Einsatz kamen (Hewitt 1966, 79); auch das ist technisch für die Antike sehr wohl vorstellbar, birgt allerdings das praktische Problem der für die dann nebeneinander aufgereihten Transporter notwendigen Strandbreite in sich.

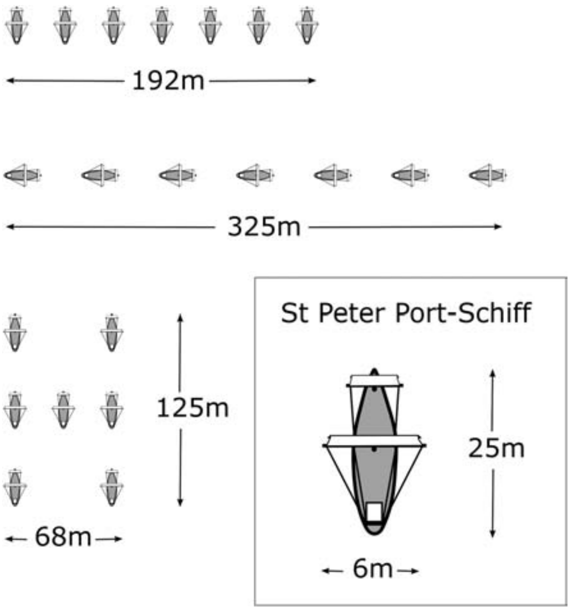

ABB. 17 Mögliche Transporterformationen

wiederum die Zugehörigkeit der eingeschifften Truppenteile zu größeren Einheiten eine wichtige Rolle gespielt haben. Bei einem zenturienweisen Transport hätte eine Durchmischung von Zenturien unterschiedlicher Kohorten bei einer Verlegung in Friedenszeiten im Zielhaften immerhin zu Verzögerungen, im Rahmen von amphibischen Operationen gar bei den eingesetzten Truppen zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung der Schlagkraft geführt; Ähnliches gilt für das größeren Organisationseinheiten wie der Kohorte oder der Legion zugeordnete Großgerät. Auch beim Transport auf See muß daher nach Möglichkeit der Zusammenhalt der einzelnen Organisationseinheiten bewahrt worden sein. Vor allem bei der Verlegung größerer Kontingente etwa in der Stärke mehrerer Legionen ist eine andere Vorgehensweise kaum denkbar.

Ähnlich wie bei der Verladung von Truppen und Material liegt auch für die Marschorganisation großer Transportverbände nur wenig belastbares Quellenmaterial vor. Als naheliegend darf aber zunächst angenommen werden, daß auf See die zu einer bestimmten Organisationseinheit gehörigen Schiffe eine Gruppe bildeten. Eine große Transportflotte – wie beispielsweise die Caesars im Jahre 55 v. Chr. – dürfte daher aller Wahrscheinlichkeit nach aus zahlreichen klar voneinander abgegrenzten Gruppen bestanden haben und bildete nicht etwa eine große, ungeordnete Masse an Schiffen. Ohnehin schloß der Umstand, daß ein größerer Schiffsverband nicht nur organisiert beladen, sondern am Zielort auch organisiert entladen werden mußte, ohne funktionale Einheiten

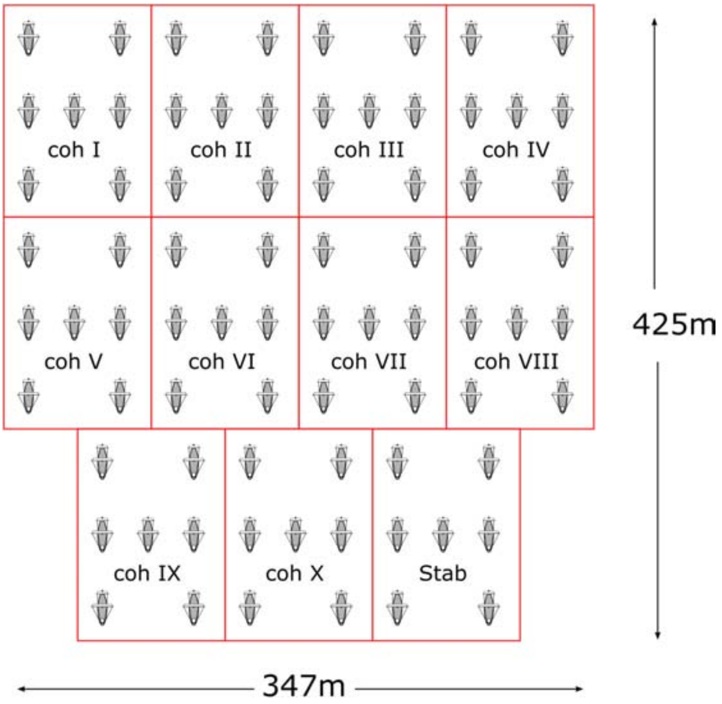

ABB. 18 Schematische Darstellung der Verlegung einer Legion über See

der Armee auseinanderzureißen, eine ungeordnete Überfahrt aus. Die Darstellung der ersten Landung Caesars in Britannien liefert darüber hinaus ein wichtiges Indiz für eine derartige Unterteilung einer großen Transportflotte: Die von Caesar für die Operation vorgesehene Kavallerie wurde – vermutlich zur Vereinfachung der Einschiffung der übrigen Truppen – getrennt in 18 Transportern verladen.[44] Auf den ersten Blick scheinen diese eine ganz eigenständige Formation gebildet zu haben, doch war dies wohl auf einen zu lange dauernden Verladeprozeß zurückzuführen. Dem ursprünglichen Plan Caesars zu Folge hätten die Transporter der Kavallerie auf See zur Hauptflotte stoßen sollen.[45]

Über die Marschformation solcher Gruppen läßt sich keine Gewißheit gewinnen. Erneut ausgehend vom St Peter Port-Schiff wäre bei einer Länge von rund 25 m und einer Breite von etwa 6 m eine Anordnung der einzelnen Transporter sowohl in Dwars- wie in Kiellinie denkbar. Im ersteren Fall

44 Caes. *Gall.* 4.22.4.

45 Caes. *Gall.* 4.26.4 (*quod equites cursum tenere atque insulam capere non potuerant*) ist offenbar dahingehend zu verstehen, daß Caesar ursprünglich beabsichtigte, Infanterie und Kavallerie zusammen anzulanden.

würden die sieben Schiffe, die oben als für eine Kohorte notwendiger Schiffsraum angenommen wurden, bei einem jeweiligen Mindestabstand von etwa einer Schiffslänge rund 190 m Seeraum in Anspruch nehmen, im letzteren Fall rund 325 m, wiederum unter der Annahme eines Sicherheitsabstandes von etwa einer Schiffslänge. Alternativ zu diesen linearen Formationen wäre jedoch ebenso eine Anordnung in Form eines Rechteckes denkbar. Eine solche verhältnismäßig kompakte Formation hätte einen Seeraum von etwa 175 m × 75 m beansprucht.

Insgesamt darf in dieser Frage selbstverständlich kein rigider Schematismus angenommen werden, da davon auszugehen ist, daß die Marschformation im Einzelfall den jeweiligen Einsatzumständen angepaßt wurde. Ein Problem muß allerdings bei allen denkbaren Anordnungen von Schiffen insbesondere in großen Transportflotten aufgetreten sein – die Aufrechterhaltung einer funktionierenden Kommando- und Kommunikationsstruktur auf See. Es ist nicht nur plausibel, sondern nahezu selbstverständlich, daß der Oberkommandierende eines größeren Truppenkontingents bei einer Verschiffung seiner Truppen versuchen mußte, einen Überblick über die einzelnen eingeschifften Truppenteile zu behalten. Inwieweit es ihm aber tatsächlich möglich war, auf See mit diesen zu kommunizieren, läßt sich mangels brauchbarer Nachrichten nicht entscheiden. Der Kriegsrat Caesars an Bord seines Flaggschiffes während der ersten Landung in Britannien scheint auf den ersten Blick nahezulegen, daß wenigstens in diesem konkreten Falle eine derartige Kommunikation nicht funktioniert hat, weswegen Caesar es für nötig hielt, seine Untergebenen persönlich auf sein Flaggschiff zu zitieren.[46] Allerdings erwähnt Caesar bei gleicher Gelegenheit explizit Signale, auf die hin seine Anweisungen ausgeführt werden sollten,[47] was wiederum auf kommunikative Möglichkeiten hindeutet, die Caesar für belastbar genug hielt, um auch in einer Gefechtssituation brauchbare Ergebnisse zu liefern.

Dieser Hinweis in der Darstellung der ersten Landung Caesars in Britannien 55 v. Chr. liefert eines der wichtigsten literarischen Zeugnisse zu entsprechenden Abläufen auf See, das bislang kommunikationsgeschichtlich nicht ausreichend beachtet worden ist. Die insgesamt knappe Darstellung ist in zweierlei Hinsicht von großer Bedeutung: Zum einen gewährt sie einen gewissen Einblick in die konkrete Umsetzung eines zuvor gefaßten Planes – diese sollte nicht etwa durch selbständiges Agieren der Untergebenen geschehen, sondern Caesar beabsichtigte, ein hohes Maß an Kontrolle zu behalten und die Aus-

46 Caes. *Gall.* 4.23.5.
47 Caes. *Gall.* 4.23.5.

führung der einzelnen Elemente seines Planes persönlich zu koordinieren. Dies ist insofern von Bedeutung, als eine zentralisierte Kontrolle deutlich höhere Ansprüche an die Kommunikationskette stellt, als dies bei einem eigenständigeren Agieren der Untergebenen der Fall wäre. Zwar liefert Caesar keine Hinweise auf die konkreten Methoden der Nachrichtenübermittlung, er geht jedoch wie selbstverständlich davon aus, über entsprechende Möglichkeiten zu verfügen, mit denen er im Gefecht mit seinen Untergebenen kommunizieren kann. Zum anderen weist die eher beiläufige Bemerkung, eine derartige Befehlsausübung entspreche militärischen Gewohnheiten,[48] darauf hin, daß der von Caesar beschriebene Vorgang kein außergewöhnlicher gewesen sein kann. Vielmehr erweckt die Darstellung insgesamt den Eindruck, als bestünde die eigentliche Schwierigkeit überhaupt nicht in der Kommunikation, sondern vielmehr in der präzisen Ausführung der Befehle Caesars.

Besonders die kurze Bemerkung, seine Offiziere hätten *ad nutum* zu handeln, wirft dabei die Frage nach den Kommunikationsmitteln auf, die es Caesar ermöglichten, über eine größere Distanz verhältnismäßig präzise Befehle zu erteilen. In Analogie zu Meldereitern könnte man zunächst annehmen, Befehle seien vom Flaggschiff mittels eines oder mehrerer Boote ausgegeben worden. Gegen eine derartige Vorgehensweise spricht vor allem die damit verbundene Anfälligkeit gegenüber Witterungs- und insbesondere Strömungsbedingungen sowie der zeitliche Aufwand – die Überbringung einer Nachricht per Boot läßt ein Reagieren auf schnelle Veränderung auf dem Schlachtfeld kaum möglich erscheinen. Selbst im konkreten Fall der Landung Caesars, bei dem die römische Flotte mehr oder weniger stationär vor ihrem Ziel lag, mußte die Entscheidung Caesars, Teile seiner Kriegsschiffe zur direkten Feuerunterstützung in unmittelbare Strandnähe zu schicken, ohne Zweifel rasch umgesetzt werden, wozu eine Nachrichtenübermittlung per Boot kaum beitragen konnte. Auch eine Übermittlung akustischer Signale kann für einen Kommunikationsweg über eine größere Distanz aufgrund des an Bord eines Schiffes herrschenden Geräuschpegels kaum in Frage gekommen sein, wie bereits antiken Autoren deutlich bewußt war.[49] Eine Übermittlung komplexer, eine Lageeinschätzung beinhaltender Befehle ist damit überhaupt nicht vorstellbar.

Optische Signale sind hingegen für das römische Heer verhältnismäßig gut bezeugt und lassen sich auch beim Einsatz von Seestreitkräften in Form von Flaggensignalen nachweisen.[50] Von anderen äußeren Umständen – wie der

48 Caes. Gall. 4.23.6.

49 Cf. Leo *taktika const.* 19.45; ähnlich auch Veg. *mil.* 3.5, der sich allerdings in erster Linie auf militärische Auseinandersetzungen an Land bezieht.

50 Cf. etwa Leo *taktika const.* 19.46. Für die immer noch umfassendste Zusammenstellung

Lärmentwicklung an Bord eines Schiffes oder den Witterungsbedingungen – in vielen Fällen unbeeinflußt, erscheinen optische Signale auf den ersten Blick als gut geeignet auch für komplizierten Nachrichtenverkehr, wofür sie in der Neuzeit auch bis zum Aufkommen drahtloser Telegraphie Verwendung fanden. Bei näherer Betrachtung zeigt sich allerdings ein insbesondere mit dem Einsatz auf See verbundenes Problem, nämlich die vergleichsweise geringe Reichweite des menschlichen Auges. An Land dürfte dies in vielen Fällen wohl nicht von großer Bedeutung gewesen sein; zum einen waren im konkreten Schlachtgeschehen die zu überbrückenden Entfernungen verhältnismäßig gering, zum anderen ermöglichte die Verwendung von Signalfeuern Lichtsignale hoher Intensität, mit denen auch über lange Distanzen Nachrichten übermittelt werden konnten. Gerade letztere Möglichkeit der Erzeugung von hochintensiven Lichtsignalen kann aber aufgrund der damit verbundenen Feuergefahr an Bord eines Schiffes nicht in vergleichbarem Maße bestanden haben.

Zudem waren zur See unter Umständen erhebliche Distanzen zu überbrücken, wie bereits ein Blick auf die Landung Caesars zeigt. Nimmt man die Dimensionen des vor Guernsey gefundenen Schiffes von rund 25 m × 6 m wieder als grobe Richtschnur für die von Caesar eingesetzten Transporter, so ergibt sich bei der Annahme einer gleichzeitigen Landung aller auf 80 Schiffe verteilten Truppen und einem Mindestabstand zwischen den einzelnen Transportern von einer Schiffslänge eine Mindestbreite der gesamten Transporterformation von 2.455 m. Auch wenn die von Caesar mit der direkten Feuerunterstützung beauftragten Kriegsschiffe sich in unmittelbarer Nähe seines Flaggschiffes befunden haben sollten, bleibt das Problem der Übermittlung von Lageinformationen bestehen, die insbesondere von den weiter außen liegenden Teilen der Formation zum Teil mehrere hundert Meter zurückzulegen hatten. Wie auf solche Distanzen noch verläßliche Kommunikation gewährleistet werden konnte, läßt sich nicht entscheiden. Die einzig denkbare Lösung für dieses Problem – die Frühneuzeit nutzte hier das für die Antike nicht bezeugte Teleskop – wäre eine stafettenartige Übermittlung von Befehlen vom Flaggschiff zum eigentlichen Empfänger, wobei allerdings das Risiko von Zeit- und Reibungsverlusten sehr hoch gewesen sein muß.

Insgesamt erweist sich die Untersuchung der Kommunikationsinstrumente, mit denen römische Befehlshaber den Einsatz von Seestreitkräften koordinierten, im Ergebnis zunächst als ausgesprochen unbefriedigend. Zwar wird angesichts von Zeugnissen wie der diskutierten Schilderung der Landung Caesars

antiker Zeugnisse cf. Ripl 1913, 33–39; cf. daneben zu optischen Signaltechniken Woolliscroft 2001, 21–50.

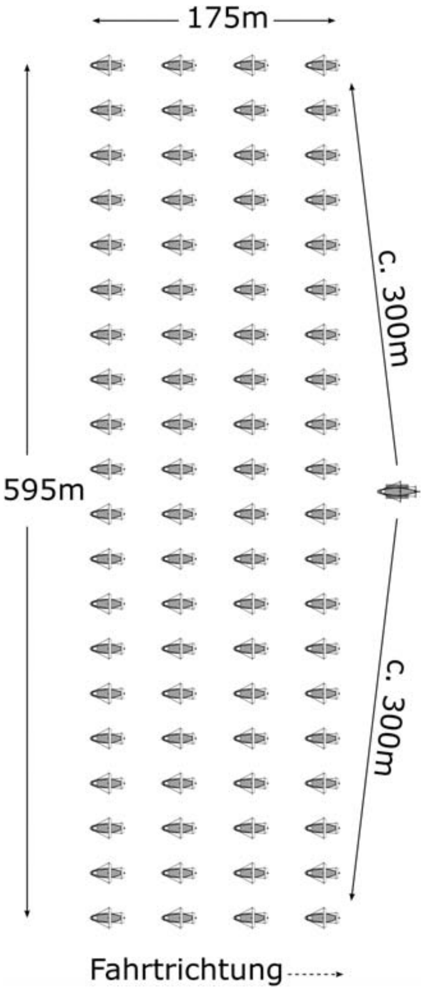

ABB. 19
Schematische Darstellung des Raumbedarfs der Transportgruppe bei Caesars erster Landung in Britannien, 55 v. Chr.

in Britannien die Dimension des Problems deutlich, allerdings fehlen belastbare Hinweise auf dessen Lösung; offensichtlich fehlt ein wichtiger Baustein zum Verständnis römischer Kommunikationswege. Immerhin kann allerdings als Ergebnis festgehalten werden, daß die Römer offenbar belastbare Lösungen für die komplexen Kommunikationsprobleme fanden, die sich aus dem Einsatz umfangreicher Schiffsverbände ergaben – auch wenn sich nach dem derzeitigen Kenntnisstand nicht sagen läßt, auf welche Art und Weise dies geschah.

Auch über die Bewältigung von zwei weiteren Schwierigkeiten im Zusammenhang des Transports größerer Truppenteile liegen keine aussagekräftigen Nachrichten vor, dennoch verdienen sie an dieser Stelle zumindest kurz Erwäh-

nung. Zum einen konnten widrige Wetterumstände Formationen in Unordnung geraten lassen, die auf See kaum befriedigend aufgelöst werden konnte. Mehrfach wird in der literarischen Überlieferung erwähnt, wie Transportoperationen von widrigen Witterungsverhältnissen negativ beeinflußt wurden, ohne daß allerdings die genauen Reaktionen der Kommandeure sowie das Funktionieren der Kommunikationswege Erwähnung finden würden. Zum anderen führten mehrtägige Transportoperationen zu dem Problem, eine ausreichende Versorgung der eingeschifften Truppen mit Wasser und Nahrung sicherzustellen.

Während dies bei den Soldaten noch wie eine verhältnismäßig leicht zu bewältigende Aufgabe erscheint, muß insbesondere der Transport von Kavallerieeinheiten über einen Zeitraum von mehr als nur einigen wenigen Stunden durchaus problematisch gewesen sein. So galt es beispielsweise, für Pferde, neben qualitativ hochwertigem Futter, auch Wasser im Umfang von zwischen 15 und 30 Liter pro Tag bereitzustellen.[51] Ein Verband von 2.000 Reitern, mit denen Caesar 55 v. Chr. nach Britannien übersetzte, hätte somit pro Seetag eine Gesamtmenge von wenigsten 30.000 Litern Trinkwasser verbraucht, eine Zahl, die angesichts des Umstandes, daß jede Kavallerieeinheit Reservepferde in gewissem Umfang mit sich geführt haben dürfte und das eingeschiffte Personal ebenfalls mit Wasser zu versorgen war, wohl noch deutlich zu niedrig gegriffen ist.[52] Generell muß bei der Versorgung eingeschiffter Truppen mit

51 Zum – von den Witterungsbedingungen abhängigen – Wasserbedarf cf. Engels 1978, 127, Dixon/Southern 1992, 206, Bachrach 1993, 720. Ein dokumentarisch belegtes Beispiel für die mit der Verschiffung von Pferden verbundenen Schwierigkeiten bietet der Hundertjährige Krieg – im Winter 1338/1339 mußte der Sheriff von Devon, Peter de Veel, für die Ausrüstung von insgesamt 47 Pferdetransportern 134 „tuns“ zum Transport des für die Pferde benötigten Wassers ankaufen; cf. Hewitt 1966, 181. Über den durchschnittlichen Futterverbrauch römischer Armeepferde besteht in der Forschung keine Einigkeit; Schätzungen reichen von 12–14 kg pro Tag (Engels 1978, 126, Bachrach 1993, 718) zu 23–36 kg Futter (van Creveld 1989, 24, Lynn 1993, 26), während Maultiere im allgemeinen als genügsamer angesehen werden. Für die obige Rechnung wurde ein Mittelwert von 10 kg Futter pro Tier pro Tag angesetzt. Für einen Überblick über die Diskussion cf. Roth 1999, 62–67.

52 In dem Zusammenhang ist die Frage von nicht geringer Bedeutung, inwieweit die Kavallerie an Ort und Stelle sofort einsetzbar sein sollte – konnte den Tieren am Zielort eine gewisse Zeit der Erholung gewährt werden, mußten diese beim Transport nicht in gleicher Weise gepflegt werden wie bei einem sich an das Ausladen unmittelbar anschließenden Einsatz; daß derartige Überlegungen bei der Planung römischer Operationen eine wichtige Rolle spielten, belegt Tac. *Ann.* 2.5.1 (*integrum equitem equosque per ora et alveos fluminum media in Germania fore*) – die Tiere werden per Schiff transportiert, um nicht *fessi* im Operationsgebiet anzukommen, was bedeutet, daß ihnen unterwegs viel Aufmerksamkeit gewidmet und insbesondere viel Wasser zur Verfügung gestellt werden muß. Cf. auch

Trinkwasser bereits die Bereitstellung brauchbarer Gefäße eine nicht geringzuschätzende logistische Leistung gewesen sein. So war für die Mitführung der allein für das Kampfpersonal eines Heeres in der Größenordnung der Invasionsarmee des Claudius notwendigen 120.000 l Wasser am Tag die Herstellung und der Transport von rund 480 Fässern zu je 250 l Fassungsvermögen oder aber eine Bereitstellung von Amphoren in entsprechender Kapazität notwendig.[53]

Mit dem Erreichen des Zielortes begann die letzte Schwierigkeit – es galt, die eingeschifften Truppen wieder auszuladen. Dieser Problematik ist in der Vergangenheit ausgesprochen wenig Aufmerksamkeit geschenkt worden, was angesichts der großen Bedeutung für das Gelingen jeder Transportoperation wenig verständlich ist. Im Rahmen einer friedensmäßigen Transportoperation dürfte vor der eigentlichen Transportflotte ein Vorauskommando im Zielhafen eingetroffen sein, um die Ausladung von Personal, Tieren und Gerät zu koordinieren und zu überwachen. Dabei müssen neben der Sicherstellung der notwendigen Infrastruktur vor allem die Reihenfolge der zu entladenden Schiffe sowie der weitere Verbleib derselben eine wichtige Rolle gespielt haben. Auch bei amphibischen Operationen muß in ähnlicher Weise vorgegangen worden sein, auch wenn aus den wenigen erhaltenen Nachrichten kein konkretes Bild von den Abläufen am Strand entsteht In jedem Fall ist auch hier der sinnvolle Abschluß einer Operation ohne ein organisiertes Entladen kaum denkbar, das wiederum angesichts des Fehlens entsprechender Hafeneinrichtung mit noch größeren Problemen verbunden gewesen sein muß. Gerade bei umfangreichen Transportunternehmungen, für die in großer Zahl Schiffe gebaut wurden, stellt sich daneben die Frage nach dem Verbleib der Neubauten nach Ende der jeweiligen Unternehmung.

Caes. *Gall.* 4.26.4 (*neque longius prosequi potuerunt, quod equites cursum tenere atque insulam capere non potuerant*) – die Bemerkung ist nur sinnvoll, wenn Caesar vorhatte, die vom Strand ins Hinterland fliehenden Britannier unmittelbar zu verfolgen, er also direkten Zugriff auf seine Reiterei hätte nehmen können.

53 Setzt man für die Invasionsstreitmacht rund 40.000 Mann an, ergibt sich allein für das Kampfpersonal – ausgehend von einem durchschnittlichen Wasserverbrauch von 3 l pro Mann – bereits ein Gesamtbedarf von 120.000 l pro Tag. Der gesamte tägliche Wasserbedarf ist kaum abzuschätzen, da nicht bekannt ist, wie viele Reit- und Tragtiere das Heer des Claudius mit sich geführt hat – so hätten bei einem täglichen Wasserbedarf von rund 15 l Wasser pro Pferd beispielsweise zwei Alen mit je rund 500 Reittieren weitere 15.000 l Wasser benötigt.

Zusammenfassend läßt sich festhalten, daß der Transport größerer Truppenkontingente über See nicht nur signifikante Schwierigkeiten im Hinblick auf das bereitzustellende Schiffsmaterial bot, sondern auch den Kommando- und Kommunikationsstrukturen der römischen Streitkräfte besondere Leistungsfähigkeit abverlangte. Die Beispiele der Verschiffung von Truppen im Kanalraum wie auch die weitere Entwicklung des römischen Britannien bis zum letzten Abzug größerer Truppenkontingente im Jahr 407 durch Constantinus III. belegen aber, daß das römische Militär diese Herausforderungen – wie es scheint, nahezu problemlos – bewältigen konnte; wie dies im Einzelnen geschah, muß mangels aussagekräftiger Befunde weitgehend im Dunkeln bleiben.

TAB. 3 Truppentransportaktivitäten in Nordwesteuropa 43–410 n. Chr.

	Jahr	**Truppenzahlen**	**Benötigte Schiffe**
Invasion des Claudius	43	~ 40.000	~ 1.000
Eroberung der Isle of Wight	~ 43/44 ?	~ 2.500 ??	~ 50
Eroberung der Isle of Anglesey	60	~ 2.500 ??	~ 50
Ersatztruppen nach Boudica-Revolte	61	~ 7.000	~ 125–150
Abzug d. *legio XIV Gemina* + Auxiliare	~ 66 ?	~ 8–10.000 ?	~ 250
Britannische Verstärkungen f. Vitellius	68 od. 69	~ 6–8.000 ??	~ 150–175
Rückverlegung d. *legio XIV Gemina*	69	~ 2.500 ??	~ 50
Erneuter Abzug d. *legio XIV Gemina*	70	< 5.000 ??	~ 75
Verlegung d. *legio II Adiutrix* n. Britannien	71	~ 5.000 ?	~ 75
Überquerung d. Solway Firth (?)	81	???	???
Erkundungsfahrt unter Agricola	83	???	???
Abzug der *legio II Adiutrix*	86	~ 5.000 ?	~ 75–100
Rückverlegung von Einheiten an Forth-Clyde-Linie	86–87	???	???
Detachierung v. Teilen d. *legio IX Hispana*	~102–104	???	???
Entsendung mehrerer Auxiliareinheiten an die Donau	~105–107?	???	???
Ersatztruppen nach Krise in Britannien	~119?	~ 3.000	~ 50–75
Besuch Hadrians in Britannien	122	???	???
Verlegung d. *legio VI Victrix* n. Britannien	122	~ 5.000 ?	~ 75
Abzug d. *legio IX Hispana*	~ 133 ??	< 5.000 ???	~ 75 ???
Rückverlegung von Einheiten an Forth-Clyde-Linie	~ 158	???	???
Detachierung v. Teilen d. *legio VI Victrix* u. *legio XX Valeria Victrix* n. Germanien	~ 150–155	???	???
Rückführung v. Teilen d. *legio VI Victrix* u. *legio XX Valeria Victrix* aus Germanien	~ 158	???	???
Detachierung v. Kavallerie aus Germanien n. Britannien	~ 161	???	???
Verlegung v. Sarmaten n. Britannien	175	~ 5.500	~ 75–100
Verlegung v. Truppen n. Italien	~ 184	~ 1.500	~ 30
Verlegung d. Heeres v. Clodius Albinus auf den Kontinent	196	35–50.000 ??	~ 900 ?
Rückverlegung d. Reste d. Heeres v. Clodius Albinus n. Britannien	197	~ 20–30.000 ???	~ 600 ???
Schottlandfeldzug d. Septimius Severus	208	~ 25.000 ???	~ 500 ???
Rückverlegung d. Feldzugheeres	211/12	~ 25.000 ???	~ 500 ???

TAB. 3 Truppentransportaktivitäten in Nordwesteuropa 43–410 n. Chr. (*fortges.*)

	Jahr	Truppenzahlen	Benötigte Schiffe
Verstärkung der Rheinlegionen mit Teilen der *legio xx*	~ 255	???	???
Verlegung v. Vexillationen u. Auxiliareinheiten an die Donau	~ 260 ?	> 5.000 ???	> 100 ???
Transportoperationen im Rahmen des Kampfes um das Gallische Sonderreich	278	???	???
Feldzug unter Carinus u. Diokletian in Britannien	284/85 ?	???	???
Feldzug d. Maximian gg. Carausius	~ 289	???	???
Landung d. Constantius	296	???	???
Feldzug d. Constantius	~ 305–306	???	???
Feldzug d. Constantius?	313/14 ?	???	???
Usurpation d. Magnentius	350–353	???	???
Operationen d. Lupicinus in Britannien	359/60	???	???
Operationen d. Julian im Rheinmündungsgebiet	359	???	~ 600
Operationen d. Theodosius im Zusammenhang d. *conspiratio barbarica*	367	???	???
Usurpation d. Magnus Maximus	383–388	???	???
Überführung d. Heeres v. Constantinus III.	407/08 ?	???	???

KAPITEL 12

Amphibische Operationen

Von den im vorhergehenden Abschnitt beschriebenen Transportoperationen sind amphibische Operationen deutlich zu trennen. Während den unterschiedlichen Formen von Transportoperationen gemeinsam war, daß sich sowohl ihr Ausgangs- wie auch ihr Zielpunkt bereits unter römischer Kontrolle befand, richten sich amphibische Operationen gegen feindliche Küsten, an denen unter Umständen schon die Erzwingung der Landung notwendig ist.[1] Aufgrund der sich daraus ergebenden Konsequenzen insbesondere für die Integration von Land- und Seestreitkräften werden amphibische Unternehmungen heute zu den schwierigsten militärischen Operationen überhaupt gezählt;[2] dies war in der Antike nicht anders. Dabei dürften vor allem Aufbau und Aufrechterhaltung einer auch in einer Gefechtssituation belastbaren Kommando- und Kommunikationskette, die sowohl Truppen an Land als auch Schiffseinheiten einschloß, angesichts der wenig leistungsfähigen Kommunikationsmittel ein nicht zu unterschätzendes Problem dargestellt haben. Trotz dieser Schwierigkeiten zeigt aber bereits ein flüchtiger Blick auf die römische Seekriegsgeschichte in Nordwesteuropa, daß amphibische Operationen zu den alltäglichen Einsatzaufgaben von Seestreitkräften gehörten. Das Einsatzspektrum reichte dabei von kleinen, handstreichartigen Unternehmungen zur Störung des gegnerischen Hinterlands über raumgreifende Verlegungen von Truppen tief in feindliches Gebiet hinein bis hin zu großangelegten amphibischen Angriffsoperationen.

Mit dem römischen Vordringen in den nordwesteuropäischen Raum in der Mitte des ersten Jhs. v. Chr. werden umfangreiche amphibische Angriffsoperationen zu einem festen Bestandteil römischer Seekriegsgeschichte. Die Kontingente, mit denen Caesar im Jahr 54 v. Chr. oder Claudius im Jahr 43 n. Chr. nach Britannien übersetzten, waren ohne Zweifel darauf vorbereitet, sich den Weg an den Strand so freizukämpfen, wie dies Caesar im Jahr 55 v. Chr. getan hatte.[3]

---

1 Cf. etwa Doctrine 2014, I-1: „An amphibious operation is a military operation launched from the sea by an amphibious force (AF) to conduct landing force (LF) operations within the littorals".

2 Cf. etwa Liddell-Hart 1939, 130: „A landing on a foreign coast in the face of hostile troops has always been one of the most difficult operations of war".

3 Aus der Bemerkung in Caes. Gall. 5.8.4 (*accessum est ad Britanniam omnibus navibus meridiano fere tempore, neque in eo loco hostis est visus; sed, ut postea Caesar ex captivis cognovit,*

© KONINKLIJKE BRILL NV, LEIDEN, 2020 | DOI:10.1163/9789004414426_013

Auch bei Operationen von begrenzterem Ausmaß wie der Eroberung der Isle of Anglesey im Jahr 60 n. Chr. läßt sich beobachten, wie römische Truppen entweder von Feinden besetzte Strände tatsächlich gewaltsam in Besitz nahmen oder zumindest auf ein derartiges Vorgehen eingestellt waren.[4]

Im Verhältnis zur Komplexität ihrer erfolgreichen Durchführung, die diejenige einer reinen Transportoperation in erheblichem Maße übersteigt, haben amphibische Angriffsunternehmungen vergleichsweise wenig Interesse in der Forschung gefunden; zumeist blieb dieses auf den strategischen Nutzen solcher Operationen beschränkt. Im folgenden soll daher – ähnlich wie bei der Behandlung von Transportoperationen im vorherigen Kapitel – ihr eigentlicher Ablauf genauer in den Blick genommen werden. Wenn dabei immer wieder auf die Darstellung der ersten Invasion Caesars in Britannien zurückgegriffen wird, hängt dies wesentlich mit dem Umstand zusammen, daß es sich bei den entsprechenden Kapiteln des *bellum Gallicum* um einen der wenigen Berichte einer amphibischen Angriffsoperation gegen eine verteidigte Küste handelt, die aus der Antike erhalten sind. In ihm liegt ein für die römische Militärgeschichte einzigartiges, bislang in der Forschung aber weitgehend vernachlässigtes Zeugnis vor.[5]

Allgemein betrachtet lassen sich amphibische Operationen in vier wichtige Phasen unterteilen: die Planung der Operation, die Einschiffung von Personal und Material, die Überfahrt zum Zielort sowie schließlich die eigentliche Landung.[6] Eine derartige Aufteilung ist auch bei römischen Operationen deutlich erkennbar. Das Interesse römischer Stäbe richtete sich dabei bei der Operationsplanung auf wiederum vier wichtige Probleme – Feindaufklärung, Landeplatz- und Strandaufklärung, Bereitstellung des notwendigen Schiffsraumes und Erstellung eines Verladeplans.

Zunächst galt es, die militärischen Möglichkeiten des Feindes aufzuklären. Ein gutes Beispiel hierfür liefert die erste Invasion Caesars in Britannien im Jahre 55 v. Chr., in deren Planungsphase Caesar versuchte, Information sowohl allgemeiner wie konkret militärischer Natur von gallischen Händlern zu erlangen.[7] Nach der Aufklärung des Feindes muß eine besondere Aufmerksamkeit der Auswahl eines geeigneten Landungsplatzes gegolten haben. Neben der

---

cum magnae manus eo convenissent, multitudine navium perterritae) wird deutlich, daß Caesar davon ausging, sich den Weg wieder wie im Vorjahr an den Strand kämpfen zu müssen.

4 Tac. *Ann.* 14.29.4: *igitur* [*sc. Suetonius Paulinus*] *Monam insulam, incolis validam et receptaculum perfugarum, adgredi parat, navesque fabricatur plano alveo adversus breve et incertum.*

5 So diskutiert etwa Belfiglio 2001 zwar ausführlich die Invasion des Claudius (Belfiglio 2001, 105–126), blendet die erste Landung Caesars aber nahezu völlig aus.

6 Doctrine 2014, 1-5–1-7.

7 Caes. *Gall.* 4.20.3.

eigentlichen Beschaffenheit des Strandes spielten dabei Fragen von Wetter-, Strömungs- und Tidenverhältnissen eine wichtige Rolle. Hierbei waren notwendige Informationen teilweise nur durch direkte Beobachtung zu beschaffen. Bei der Mission des von Caesar unmittelbar vor dem Aufbruch des Hauptkontingents 55 v. Chr. ausgesandten C. Volusenus handelt es sich mit hoher Wahrscheinlichkeit nach um eine solche Strandaufklärung, deren Ziel neben der Auswahl eines bestimmten Landeplatzes offenbar auch die Untersuchung möglicher Alternativen war.[8] Ähnliche Unternehmungen müssen den Operationen des Drusus und Germanicus vorausgegangen sein. Auch wenn hierüber keine Quellenzeugnisse vorliegen, ist doch Vorstellung, ein auf rund 1.000 Schiffe verteiltes Heer könne gewissermaßen aufs Geratewohl eine feindliche Küste ansteuern, völlig abwegig. Gerade im Falle der Unternehmungen an der Nordseeküste dürften die Römer wichtige Informationen insbesondere von den mit ihnen befreundeten Frisii bezogen haben. Aus den Ergebnissen der Strandaufklärung, vor allem hinsichtlich der Tidenverhältnisse, müssen sich dann Entscheidungen bezüglich des Landezeitpunktes ergeben haben, der so zu wählen war, daß eine möglichst große Zahl an Truppen möglichst schnell an den Strand gebracht werden konnte. Eine wichtige, bislang aber weitgehend vernachlässigte Rolle spielte dabei die Beschaffenheit des ausgewählten Strandes. Dieser mußte verhältnismäßig flach sein, um ein rasches Ausladen zu ermöglichen, gleichzeitig durfte er aber im unmittelbaren Strandvorfeld keine Untiefen aufweisen, damit es den Schiffen möglich war, direkt auf den Strand aufzufahren.[9] Dabei bestand ein nicht unerheblicher Platzbedarf für das gleichzeitige Anlanden eines größeren Truppenkontingentes – wiederum ausgehend von den Abmessungen des St Peter Port-Schiffes ergibt sich bei einer Distanz von jeweils einer Schiffslänge zwischen den einzelnen Schiffen bereits für eine Gruppe von zehn Schiffen eine Gesamtbreite des für das Anlanden benötigten Strandes von knapp 300 m.[10] Der Raumbedarf der 800 Schiffe

---

8 Caes. *Gall.* 4.21.1–2.

9 Während der ersten Landung Caesars in Britannien führt genau dies in Verbindung mit dem Tiefgang seiner Transportschiffe zu einem Problem, cf. Caes. *Gall.* 4.24.2 (*erat ob has causas summa difficultas, quod naves propter magnitudinem nisi in alto constitui non poterant*); *magnitudinem* bezieht sich hier in erster Linie auf den Tiefgang.

10 Tatsächlich dürfte der Abstand von einer Schiffslänge deutlich zu knapp bemessen sein – denn insbesondere Seglern dürfte es schwer gefallen sein, auf dem letzten Wegstück zum Strand Position zu halten; nicht zuletzt deswegen setzten sowohl Caesar als auch Germanicus bei ihren Neubauten im wesentlichen auf besegelte Ruderschiffe (cf. insbesondere Tac. *Ann.* 2.6.1). Ein weiteres Problem, dem in diesem Zusammenhang die Forschung bislang keine Aufmerksamkeit geschenkt hat, über das allerdings in der Überlieferung auch keine Nachrichten vorliegen, bildet die organisierte Abfahrt von gelandeten Schiffen vom

TAB. 4 Schiffsneubau in Nordwesteuropa 57 v. Chr.–43 n. Chr.

	Jahr	Schiffszahl
Veneterkrieg	57 v. Chr.	~ 200
2. Landung in Britannien	54 v. Chr.	~ 600
Drusus	12 v. Chr	??
Tiberius	4/5 n. Chr.	??
Germanicus	15 n. Chr.	??
Germanicus	16 n. Chr	> 1.000
Eroberung d. Provinz Britannien[a]	43 n. Chr.	~ 1.000 ???

a Die hierfür benötigten Schiffe wurden vermutlich bereits 40/41 n. Chr. unter Caligula bereitgestellt.

Caesars im Jahr 54 v. Chr. läßt sich mangels belastbarer Informationen über den genauen Ablauf der Landung nicht ermitteln, er muß aber erheblich gewesen sein.

Eine dritte wesentliche Aufgabe des Planungsstabes bestand in der Bereitstellung des notwendigen Schiffsmaterials. Neben der Versammlung von Schiffen ziviler Herkunft waren intensive Baumaßnahmen immer wieder Kennzeichen der Vorbereitung amphibischer Operationen. Wie die nachfolgende Übersicht zeigt, entstanden im Jahrhundert zwischen dem Veneterfeldzug und der Einrichtung der Provinz Britannien in Nordwesteuropa vermutlich Tausende von Schiffen, was eindrücklich für die technischen und logistischen Möglichkeiten der römischen Armee spricht.

Über die mit dem Bau großer Mengen von Schiffen verbundenen Probleme der Beschaffung von Schiffsausrüstung in genügender Zahl ist nur wenig bekannt. Zur Zeit Caesars scheint es in Nordgallien noch keine Infrastruktur gegeben zu haben, die dazu in der Lage gewesen wäre, weswegen es nötig war, zivile Schiffe zu requirieren.[11] Auch in der Frage nach der Herkunft der Besatzungen der eingesetzten Schiffe läßt sich wenig Klarheit gewinnen. Zwar berichtet Caesar von der Heranführung von Schiffsmannschaften im Zusammenhang der

Strand, insbesondere im Kontext von Landungen in mehreren Wellen hintereinander. Hierfür war ein hohes Maß an Organisation notwendig, und wie gesegelte Transporter in einer angemessenen Zeit den Platz am Strand für eine nachfolgende zweite Welle freiräumen konnten, bleibt im Dunkeln.

11 Caes. *Gall.* 5.1.5 und 5.2.2.

Operationen gegen die Veneti;[12] über den Verbleib dieser Besatzungen läßt sich aber ebenso wenig in Erfahrung bringen wie über die Mannschaften der von ihm für seine zweite Invasion Britanniens erbauten Transporter oder das Personal der von Germanicus im Winter 15/16 n. Chr. am Rhein erstellten Schiffe.[13] In beiden Fällen müssen teilweise erhebliche Mannschaftsstärken angenommen werden, da sowohl Caesar als auch Tacitus explizit den Bau von geruderten Transportern erwähnen, die im Vergleich zu gesegelten Transportern über deutlich umfangreichere Besatzungen verfügten.[14]

Von vergleichbarer Bedeutung war schließlich die vierte zentrale Planungsaufgabe, die Erstellung eines Verladeplanes, der einen Kampfeinsatz der eingeschifften Soldaten bereits unmittelbar am Strand ermöglichen mußte. Hierbei kam Überlegungen zur Zugehörigkeit von einzelnen funktionalen Truppenelementen, wie sie im vorigen Kapitel schon näher ausgeführt worden sind, eine zentrale Bedeutung zu. Dabei galt die Aufmerksamkeit nicht zuletzt der Organisation der Verladung von Ausrüstung, die für weiterführende Operationen am Zielort wichtig war, aber nicht dem unmittelbaren Kampfgeschehen am Strand ausgesetzt werden sollte, sondern direkt im Anschluß zur Verfügung stehen mußte. Neben einer durchgeplanten Einschiffung war somit auch ein koordiniertes Entladen der Schiffe am Zielort von großer Wichtigkeit für einen militärischen Erfolg. Dabei bestand das wohl größte Problem in der nicht vorhandenen Infrastruktur für eine Entladung am Zielort, was sich bereits erschwerend auf den Transport von Tieren ausgewirkt haben dürfte. Die Notwendigkeit, neben Tieren auch schweres Gerät an einem unbefestigten Strand auszuladen, hatte gerade bei großen Unternehmungen Auswirkungen auf den eingesetzten Schiffsbestand – für einen weitgehend reibungslosen Ablauf war es wichtig, das jeweilige Schiff auf ebenem Kiel möglichst weit an den Strand zu ziehen; hierfür boten sich flachbödige Rudertransporter an, die mehrfach im Zusammenhang amphibischer Operationen erwähnt werden, unter anderem explizit in Verbindung mit der Verschiffung von Tieren.[15]

Mit Abschluß der Operationsplanung und Aufstellung des Verladeplanes trat die amphibische Operation in ihre zweite Phase ein, das eigentliche Verschiffen der Truppen. Wie oben ausgeführt, war es hier notwendig, auf eine

---

12 Caes. *Gall.* 3.9.1.

13 Der Hinweis in Caes. *Gall.* 5.8.4, wonach Schwierigkeiten bei der Kanalüberquerung durch die *virtus militum* überwunden worden seien, läßt sich nicht als Hinweis darauf verwenden, daß die Legionäre auch gerudert hätten – denn ein derartiges Verfahren wäre völlig widersinnig gewesen, da die Schiffe ja bis zum Schluß, also auch noch nach Anlanden der Truppen, verwendungsfähig gewesen sein müssen.

14 Cf. neben Caes. *Gall.* 5.8.4 auch 5.8.2 und Tac. *Ann.* 2.6.1.

15 Caes. *Gall.* 5.1.2.

möglichst gleichzeitige Verladung von Truppen und Material zu achten. Während es bei einem friedensgemäßen Transport einer Legion unter Umständen durchaus akzeptabel sein konnte, wenn die Transportschiffe über einen längeren Zeitraum hinweg nacheinander am Zielort eintrafen, hätte dies der für eine amphibische Operation notwendigen Konzentration der Kräfte in erheblichem Maße geschadet. Leider lassen sich die Probleme der Einschiffung von Truppen für amphibische Operationen im vorhandenen Quellenmaterial kaum fassen. Die Entscheidung Caesars, bei der Einschiffung seiner Truppen 55 v. Chr. die Reiterei den Transportschiffen, die nicht rechtzeitig am Ausgangspunkt der Operation eintrafen,[16] entgegenzuschicken, ist aber sicherlich auch auf das Bestreben zurückzuführen, das gesamte Heer auf einmal zu transferieren. Der Umfang des zu verladenden Materials hing stark von dem eigentlichen Missionsziel ab. Während bei einem sich an die Landung anschließenden umfangreichen Feldzug neben schwerem Gerät auch Versorgungsgüter in größerem Umfang mitzuführen waren, konnte hierauf bei reinen Angriffsoperationen oder Erkundungen teilweise verzichtet werden. Für die erste Landung Caesars in Britannien etwa wurde offenbar kaum schweres Gerät und nur in begrenztem Maße Nachschub verladen, da eine Überwinterung in Britannien nicht geplant war.[17] Dieser Umstand sollte allerdings nicht ohne weiteres auf eine angeblich überhastete und ungenügende Vorbereitung zurückgeführt werden, da eine derartige Interpretation den eigentlichen Charakter der Operation außer acht läßt: Caesar betont ausdrücklich, es habe sich um eine Unternehmung innerhalb eines sehr kleinen Zeitfensters gehandelt;[18] hierfür in gleicher Weise Material und Nachschub mitzuführen wie für einen großen Feldzug, wäre unnötig gewesen und hätte die Planungsphase deutlich verkompliziert. Selbst bei einer Operation mit vergleichsweise enger Zielsetzung wie der ersten Landung Caesars in Britannien, darf allerdings der Umfang des zu transportierenden Materials nicht unterschätzt werden. In jedem Fall waren neben der persönlichen Ausrüstung der Soldaten auch Zelte, Schanzzeug und Tragtiere in nicht geringem Umfang zu transportieren, wie die Darstellung Caesars zeigt.[19]

16 Caes. *Gall.* 4.22.5.

17 Caes. Gall. 4.29.4; cf. auch Caes. *Gall.* 4.30.1.

18 Caes. *Gall.* 4.20.1.

19 Auch wenn Caesars Truppen nicht ihre vollständige Ausrüstung mitführten, errichteten sie doch ein geschütztes Lager, wie beispielsweise der Hinweis auf *porta castrorum* in Caes. *Gall.* 4.32.2 belegt; Werk- und Schanzzeug muß also verfügbar gewesen sein. Das in 4.32.1 beschriebene Fouragieren der Soldaten Caesars wird ohne Tragtiere kaum praktikabel gewesen sein, weswegen davon auszugehen ist, daß Caesars Schiffe auch Tiere mit sich führten.

In der sich an die Phase der Einschiffung dann anschließende Phase der Überfahrt zeigen sich sowohl Gemeinsamkeiten als auch Unterschiede zum friedensmäßigen Transport von Soldaten. War der innere Zusammenhalt funktionaler Einheiten bei letzterem wünschenswert, mußte er bei einer amphibischen Angriffsoperation als unerläßlich angesehen werden. Wie sich etwa das nicht der ursprünglichen Planung entsprechende Eintreffen von Einheiten negativ auf den Ausgang des militärischen Geschehens auswirken konnte, wird bei der ersten Landung Caesars in Britannien deutlich. Da die eingeschiffte Reiterei nicht zusammen mit den übrigen Einheiten landen konnte, war es Caesar nicht möglich, dem vom Strand vertriebenen Feind unmittelbar nachzusetzen, um so eine deutlichere Entscheidung herbeizuführen, die möglicherweise die nachfolgenden Auseinandersetzungen verhindert hätte.[20] Auch an anderer Stelle wird die Bedeutung des Zusammenhalts der Streitmacht deutlich: So wartete Caesar 55 v. Chr. vor Dover auf Nachzügler,[21] während er 54 v. Chr. ausdrücklich das gemeinsame Vorgehen von Kriegsschiffen und Transportern hervorhebt.[22] Über die Probleme, große Schiffsverbände zu koordinieren, läßt sich nahezu nichts in Erfahrung bringen. Angesichts der dabei zu überbrückenden Distanzen müssen sie aber erheblich gewesen sein.[23] Die großen Schwierigkeiten, die das Wetter bereiten konnte, müssen vor dem Hintergrund des Zusammenhalts der verladenen militärischen Einheiten gesehen werden. Zwar konnten im schlimmsten Fall durch einen Sturm Truppen und Nachschub verloren gehen,[24] eine Auflösung der Formation mußte vor der Landung aber aufwendige Nachkorrekturen notwendig machen und zog unter Umständen erhebliche Folgen während der Landung nach sich.

An die Überfahrt schloß sich schließlich als vierte Phase die eigentliche Landung an. Neben der Möglichkeit eines Feindkontaktes unmittelbar am Landungsstrand stellte hierbei vor allem der konkrete Ablauf der Landung ein nicht geringes Problem dar. Gerade angesichts einer möglichen Bedrohung am Strand muß es zunächst erstrebenswert gewesen sein, die eingeschifften Trup-

---

20 Caes. *Gall.* 4.26.5.

21 Caes. *Gall.* 4.23.4.

22 Caes. *Gall.* 5.8.3.

23 Ein einfaches Rechenbeispiel verdeutlicht dies – nimmt man für den Schiffsverband Caesars 54 v. Chr. ein Rechteck von etwa 40×20 Schiffen an, hätte dieses bei einer durchschnittlichen Schiffslänge von 25 m sowie einer Schiffsbreite von 6 m (und unter Berücksichtigung eines Sicherheitsabstandes von jeweils wenigstens einer Schiffslänge zu benachbarten Schiffen) einen Seeraum von 1975×595 m eingenommen. Wie bei einem derartigen Verband eine Koordinierung hergestellt werden konnte, ist angesichts der damit verbundenen Kommunikationsprobleme unbekannt.

24 Cf. etwa Tac. *Ann.* 2.24.1.

pen sowohl mit großer Schnelligkeit an Land zu bringen, als auch am Landepunkt eine entsprechende Konzentration der eigenen Kräfte zu erreichen, um dem Gegner erfolgreich zu begegnen; auf den ersten Blick wirkt diese Feststellung selbstverständlich. Tatsächlich zeigt sich bei einer amphibischen Landung aber deutlich, daß Schnelligkeit und Konzentration der Kräfte in der Realität miteinander im Konflikt stehen. So ist der schnellste Weg, alle eigenen Truppen an Land zu bringen, zweifellos eine Landung auf breitestmöglicher Front; dies bedeutet allerdings bei einem Großunternehmen, daß eine Konzentration der angelandeten Truppen nur unter Schwierigkeiten möglich ist. Umgekehrt ist eine derartige Konzentration durch das Anlanden mehrerer Wellen hintereinander zu erreichen; ein derartiges Vorgehen verringert aber die Zahl der zunächst angelandeten Truppen deutlich. Zwar liegen über das römische Vorgehen bei derartigen Operationen nahezu keine Nachrichten vor, bei amphibischen Angriffsoperationen ist es aber naheliegend, daß der Konzentration der Vorzug vor einer möglichst schnellen Entladung gegeben worden ist. Tatsächlich wirkt die Schilderung Caesars von der ersten Landung in Britannien so, als hätte bereits der ursprüngliche Plan darin bestanden, die Truppen in mehreren Wellen zu landen, auch wenn dies nicht ausdrücklich betont wird. In jedem Fall gelangten zunächst nicht alle römischen Soldaten an Land, und Caesar versuchte, an besonders bedrohten Stellen seiner Front jeweils Kräftekonzentrationen zu erreichen, indem er auf Truppen zurückgriff, die noch eingeschifft waren.[25] Auch die im Zusammenhang der Landung des Claudius überlieferte Nachricht, die Truppen seien in drei Kontingente eingeteilt, läßt nur den Schluß zu, die Truppen seien in Wellen gelandet.[26]

Insgesamt dürfte die Annahme einer wellenweisen Landung der Truppen gerade bei großangelegten Unternehmungen ohne sinnvolle Alternative gewesen sein, wie die Zahlen der beteiligten Schiffe deutlich zeigen. So ließ Caesar für seine zweite Landung in Britannien rund 600 flachgehende Transporter bauen. Nimmt man für diese eine mittlere Breite von etwa 6 m an, hätten bereits die unmittelbar nebeneinanderliegenden Schiffskörper einen Strandabschnitt von 3.600 m benötigt; da Caesar aber explizit erwähnt, es habe sich um Ruderschiffe gehandelt, ist allein für den Raumbedarf eines einzelnen Schiffes von einer Breite von rund 10 m auszugehen, was bereits zu einer Strandbreite von rund 6.000 m führt, hätten die Schiffe nur Ruderblatt an Ruderblatt am Strand gelegen. Tatsächlich muß bei einer Landung aber, wie bereits erwähnt, eine Distanz von rund einer Schiffslänge als Mindestsicherheitsab-

25 Caes, *Gall.* 4.26.3.
26 D.C. 60.19.4.

stand zwischen den einzelnen Schiffen angenommen werden. Nimmt man eine Schiffslänge von 25 m an, ergäbe sich für eine Landung von 600 Ruderschiffen eine insgesamt notwendige Strandbreite von rund 20.400 m.[27] Eine derartige Landung wäre völlig unpraktikabel, hätte sie doch bedeutet, Truppen, die über eine derartige Distanz verstreut waren, in irgendeiner Form zu koordinieren.[28] Daher ist ein Anlanden eines großen Truppenkontingentes in Wellen die einzig sinnvolle Lösung, die es im übrigen auch ermöglicht, solche Ausrüstung, die für die Erstürmung eines Strandes von nachrangiger Wichtigkeit war, zuletzt an den Strand zu bringen. Hieraus ergeben sich allerdings zwei wichtige Konsequenzen.

Zunächst ist eine Anlandung in Wellen nur denkbar, wenn tatsächlich alle Schiffe an den Strand gebracht werden können. Diese auf den ersten Blick banal klingende Notwendigkeit bedeutete in der Praxis, daß – wenigstens im Zusammenhang umfangreicher Operationen – Mechanismen existiert haben müssen, im Rahmen derer Schiffe auch wieder vom Strand wegbewegt werden konnten, nachdem sie ausgeladen waren, andernfalls hätten die ausgeladenen Schiffe den Strand blockiert. Praktisch vorstellbar ist ein solches Vorgehen eigentlich nur mit Ruderschiffen, für die eine direkte Fahrt achteraus mit weitaus geringeren Schwierigkeiten verbunden war als für Segelschiffe. Obwohl für derartige Manöver keine direkten Zeugnisse vorliegen, sind sie doch mit größter Wahrscheinlichkeit der Grund für den Bau zweiendiger Schiffe durch Germanicus während der Vorbereitungen seines dritten Germanienfeldzuges 16 n. Chr. Die Fähigkeit dieser Schiffe, schnell ihre Fahrtrichtung zu wechseln, wird von Tacitus explizit betont.[29]

Zudem bedeutete die Koordination mehrerer Wellen von Schiffen, die an den Strand liefen, aber auch eine erhebliche Mehrbelastung für die Kommando- und Kommunikationsstruktur innerhalb der Invasionsstreitmacht. Dabei muß der Raumorganisation der auf den Strand zu- und von ihm ablaufenden Schiffe nicht geringe Bedeutung zugekommen sein. Um ein chaotisches Ineinanderlaufen der Transporter zu verhindern, dürfte der Seeraum unmittelbar vor dem Landungsstrand in wenigstens drei Zonen eingeteilt gewesen sein – einen Bereitschaftsraum für diejenigen Schiffe, die später am Strand ausgeladen werden sollten, einen zweiten Raum für bereits entladene Schiffe

27 Länge und Breite der von Caesar in Bau gegebenen Schiffe ist unbekannt; bei den für die obige Rechnung verwendeten Zahlen handelt es sich um die Abmessungen des St. Peter Port-Schiffes.

28 Möglicherweise handelt es sich bei den in D.C. 60.19.4 erwähnten Schwierigkeiten bei der Landung um einen Hinweis auf diese Problematik.

29 Tac. *Ann.* 2.6.1.

und schließlich den Raum unmittelbar vor dem Strand. Von diesen Vorgängen haben sich keine konkreten Nachrichten erhalten, in der Schilderung des Sturmes, der während der ersten Invasion Caesars das Unternehmen in Schwierigkeiten brachte, findet sich aber zumindest ein wichtiges Indiz für eine bewußte Aufteilung des Raumes: Ein Teil der Schiffe Caesars war auf den Strand gezogen worden, während ein anderer Teil vor dem Strand vor Anker lag.[30] Letztere dienten dabei offenbar als Transporter für Nachschub und Ausrüstung, während es sich bei den unmittelbar am Strand liegenden Schiffen wohl in erster Linie um Kriegsschiffe handelte.[31]

Der reibungslose Ablauf eines Landungsvorganges hing neben der organisatorischen Leistung des Kommandierenden und seines Stabes wesentlich davon ab, ob am Strand selbst mit Widerstand zu rechnen war. Das erste überlieferte Beispiel für eine amphibische Angriffsoperation großen Umfanges, bei der sich die landenden Truppen den Weg an den Strand freikämpfen mußten, ist Caesars erste Landung in Britannien 55 v. Chr. Der Erfolg Caesars in dieser Situation wird von ihm auf drei verschiedene Faktoren zurückgeführt. Der Einsatz von Artillerie auf seinen Kriegsschiffen brachte die Positionen der Britannier am Kopf des Strandes ins Wanken, dann sprang der Adlerträger der *legio x* kühn von seinem Schiff und spornte durch sein persönliches Beispiel seine Kameraden an, es ihm gleichzutun, und schließlich ließ Caesar Truppen auf Boote einschiffen und diese gezielt an diejenigen Punkte auf dem Strand schicken, an denen Verstärkung notwendig war.[32] Während der heldenhafte Einsatz des namenlosen *aquilifer* der *legio x* zwar in der Neuzeit oft rezipiert worden ist, sich einer eingehenderen historischen Analyse aber entzieht,[33] weisen Artillerieeinsatz und Verstärkung der eigenen Truppen auf zwei wichtige Punkte hin, die eine nähere Betrachtung wert sind, bislang aber vergleichsweise wenig Beachtung erfahren haben.

Das antike Artilleriewesen gehört zwar zu den intensiver beforschten Gebieten antiker Militärgeschichte, das Hauptaugenmerk der Forschung lag dabei bislang aber vor allem auf technischen Aspekten antiken Geschützbaues, was

30 Caes. *Gall.* 4.29.2.

31 Der Gegensatz *naves longae* – *naves onerariae* scheint zunächst auszuschließen, daß auch Truppentransporter an Land gezogen wurden; auch in Caes. *Gall.* 5.2.2 werden *naves longae* und Transportschiffe einander gegenübergestellt, und auch der von Caesar in Caes. Gall. 4.24.2 erwähnte große Tiefgang der Transporter spricht dagegen.

32 Für die Darstellung des Kampfgeschehens cf. Caes. Gall. 4.24.2–26.5.

33 Zwar ist die Versuchung groß, die Darstellung Caesars etwa im Sinne von Mason 2003, 72 („But there then occurred one of those moments when the course of history turned on the actions of one man“) zu interpretieren, doch liegt der Verdacht nahe, Caesar habe an dieser Stelle zur Dynamisierung der Erzählung ein *exemplum* römischer *virtus* eingeflochten.

nicht zuletzt auf den Umstand zurückzuführen ist, daß sich in den Werken etwa Philons oder Bitons antike Schriften über die Konstruktion von Geschützen erhalten haben. Fragen nach der taktischen Nutzung von Artillerie sind demgegenüber häufig in den Hintergrund getreten. Gerade für einen erfolgreichen Einsatz von See gegen Ziele an Land gewinnen aber drei Faktoren eine entscheidende Bedeutung – neben den eigentlichen Leistungsparametern der Geschütze sind dies die Auswirkungen auf Schiffsbau und Nachschuborganisation sowie die Konsequenzen eines Artillerieeinsatzes für Kommando- und Kommunikationsstrukturen.

Für eine erfolgreiche Feuerunterstützung von See mußten die hierfür eingesetzten Geschütze vor allem hinsichtlich ihrer Reichweite bestimmten Leistungsanforderungen genügen können. Vor allem der Effektivreichweite kommt dabei besondere Bedeutung zu, wie sich am Beispiel der ersten Landung Caesars in Britannien zeigen läßt. Obwohl der heutige Zustand des vermuteten Landeortes in der Nähe von Walmer mit den antiken Verhältnissen wohl kaum vergleichbar ist,[34] läßt die Darstellung Caesars doch auf einen verhältnismäßig breiten Strand schließen; dieser war nicht nur von Flachwasserstellen durchsetzt,[35] sondern bot offenbar auch Raum für den Einsatz von Reitern und Streitwagen.[36] In diesem Kontext erwähnt Caesar ausdrücklich den Einsatz von Fernwaffen,[37] was in Verbindung mit dem Vorpreschen der Britannier gegen die bei der Landung befindlichen Römer nicht zu einem schmalen Strandstreifen paßt. Rechnet man noch die Distanz zwischen den Schiffen und dem Strand hinzu, erscheint eine Kampfentfernung im Bereich von wenigstens 200 m keineswegs ausgeschlossen. Insbesondere die Auseinandersetzung mit Rekonstruktionen hat gezeigt, daß Reichweiten von bis zu 500 m durchaus im Bereich der Möglichkeiten antiker Artillerie waren.[38] Der Hinweis, die Britannier seien durch eben deren Anblick verunsichert worden,[39] legt dabei die Vermutung nahe, daß es sich bei den auf den Schiffen zum Einsatz gekommenen Geschützen um vergleichsweise große Stücke gehandelt haben muß.

Die Konsequenzen der Verwendung solcher Geschütze von Bord eines Schiffes bilden den zweiten für den Erfolg einer Feuerunterstützung von See her wichtigen Faktor. So mußten größere Geschütze nicht nur gegen Seegang gut

34 Zu den Veränderungen der Küstenlinie im Küstenabschnitt zwischen Walmer und der Sandwich Bay cf. Wood 1969, 105–106.
35 Caes. *Gall.* 4.26.2.
36 Caes. *Gall.* 4.24.1.
37 Caes. *Gall.* 4.24.3.
38 Marsden 1969, 86–98 mit weiterer Literatur.
39 Caes. *Gall.* 4.25.2.

gesichert sein, sondern hatten aufgrund ihres Gewichts vermutlich auch Auswirkungen auf die Seeeigenschaften der Schiffe, die damit ausgestattet wurden. Bei verhältnismäßig leicht gebauten Schiffen wären zudem entsprechende Einbauten zur Stützung eines Geschützes durchaus denkbar. Über die Art und Weise der Verwendung von Artillerie an Bord von Kriegsschiffen ist kaum etwas bekannt, doch liefert Tacitus immerhin im Zusammenhang der Vorbereitungen für den dritten Germanienfeldzug des Germanicus einen wichtigen Hinweis auf bauliche Konsequenzen des Einsatzes von Artillerie – viele der Transporter wurden mit einem partiellen Oberdeck versehen, um Geschütze aufnehmen zu können; dabei kann wenig Zweifel daran bestehen, daß diese auch von dort aus zum Einsatz kommen sollten.[40] Auch der Munitionsverbrauch eines Geschützes kann nicht unerheblich gewesen sein, will man nicht annehmen, es sei nur sporadisch zum Einsatz gekommen. Bei einer durchschnittlichen Feuergeschwindigkeit von etwa 2 Schuß pro Minute hätte ein halbstündiges Bombardement pro Geschütz rund 60 Schuß Munition verbraucht.[41] Größere Munitionsmengen bedeuteten aber im Falle von Steinkugeln ein unter Umständen nicht unerhebliches Gewicht, das es zu transportieren galt.

Das vielleicht wichtigste Problem bei der artilleristischen Unterstützung einer amphibischen Operation liegt aber ohne Zweifel bei der korrekten Identifizierung von Freund und Feind und in ganz allgemeiner Hinsicht bei den mit dem Einsatz von Geschützen verbundenen Schwierigkeiten der Kommunikation über eine größere Distanz. Im Falle der Landung Caesars scheint die Artillerie nach der eigentlichen Ausschiffung der Truppen nicht mehr in Erschei-

---

40 Tac. *Ann.* 2.6.1. Tatsächlich sind auf einer bildlichen Darstellung aus Mainz, die Bockius 2001, 89 als Fragment eines für einen in den Schiffbau involvierten Angehörigen der römischen Armee gesetzten Grabsteines identifiziert hat, vermutlich zwei Torsionsgeschütze mittig auf einem Schiff mit erhöhtem Vorder- und Achterdeck angeordnet (die Darstellung ist nicht ganz eindeutig; eine Abbildung in Bockius 2001, 95), was allerdings eher ein Problem der darstellerischen Konvention sein dürfte.

41 Feuergeschwindigkeit gehört zu den in der Forschung bislang weitgehend vernachlässigten Aspekten des Einsatzes antiker Artillerie (Marsden 1969, Marsden 1971 und Rihll 2007 sparen die Problematik nahezu völlig aus), was nicht zuletzt daran liegen dürfte, daß hierzu in der literarischen Überlieferung keine konkreten Angaben zu finden sind, sondern lediglich allgemeine Hinweise wie etwa eine Bemerkung des Josephus über die von der *legio X* eingesetzte Artillerie (διαφόρως δὲ τῷ δεκάτῳ βιαιότεροί τε ὀξυβελεῖς καὶ μείζονα λιθοβόλα, J. BJ 5.269), die auf eine besonders hohe Feuerrate hindeuten (so etwa Dando-Collins 2002, 238–239), sich aber ebenso gut auf eine außergewöhnlich hohe Präzision beziehen könnten. Generell wird die Feuergeschwindigkeit von verschiedenen Faktoren – Ausbildungsstand der Besatzung, Größe des Geschützes, Gewicht der Munition – abhängig gewesen sein und im Verlauf eines längeren Einsatzes nachgelassen haben. Mit modernen Rekonstruktionen kleinerer Stücke sind konstante Feuerraten bis zu 3 Schuß pro Minute erreicht worden.

nung getreten zu sein, jedenfalls erwähnt Caesar sie nicht mehr. Der Grund hierfür dürfte darin bestanden haben, daß ein Eingreifen von Artillerie in ein laufendes Kampfgeschehen immer mit der Gefahr verbunden war, statt des Gegners die eigenen Reihen zu treffen. Eine korrekte Identifizierung des Gegners und eigener Truppen war auf größere Distanz ebensowenig sicher möglich wie eine entsprechend präzise Bekämpfung von Einzelzielen.

Selbst eine Bekämpfung von Flächenzielen setzt aber bereits verhältnismäßig leistungsfähige Kommunikationsstrukturen voraus, da Caesar sich ja zunächst ein Bild der Situation am Strand machen mußte, ehe er seinen Kriegsschiffen entsprechende Befehle gab.[42] Die Kapitäne der Schiffe wiederum müssen über ähnliche Informationen über die Situation am Strand verfügt haben, um die Befehle Caesars umzusetzen. Denkbar wäre hier ein ähnliches Vorgehen wie vor der Küste Dovers in Form einer kurzen Lagebesprechung an Bord des Flaggschiffes Caesars oder aber – angesichts des Umstandes, daß bereits in Dover das Ufer besetzt war und somit Widerstand bei der Landung durchaus erwartet werden konnte – die Ausführung eines vorher festgelegten Planes.[43] Daneben muß aber auch eine gewisse Koordination der einzelnen Kriegsschiffe untereinander bestanden haben, um sicherzustellen, daß der Gegner am Strand gleichmäßig bekämpft und nicht etwa in Teilen vom Beschuß ausgespart wurde. Eine derartige Koordination war möglicherweise durch vorher vereinbarte Feuerabschnitte gewährleistet. Das mutmaßliche Ende des Artillerieeinsatzes läßt sich dagegen nur durch direkte Kommunikation zwischen Caesar und seinen Schiffen erklären; war der ursprüngliche Auftrag, die Britannier durch den Einsatz in die Flucht zu schlagen, zeigte sich, daß insbesondere die Geschütze zwar einen gewissen psychologischen Eindruck hinterließen, der Feind aber seine vorteilhafte Position am Strand nicht vollends aufgab. Dennoch scheint zu diesem Zeitpunkt erneut der Befehl zur Anlandung der Truppen ergangen zu sein, für dessen Umsetzung es dann allerdings erst des bereits erwähnten persönlichen *exemplum* des *aquilifer* der *legio x* bedurfte. Für die Kommandeure der Kriegsschiffe Caesars kann sich daher die Entscheidung, die Truppen an den Strand zu schicken, nicht selbstverständlich aus der Lage ergeben haben, stattdessen ist hier von der Übermittlung einer Nachricht auszugehen, die das Einstellen des Artilleriebeschusses befahl.[44]

---

42 Diesbezüglich sehr eindeutig Caes. *Gall.* 4.25.1: *quod ubi Caesar animadvertit … iussit.*

43 Gegen die Annahme eines bereits im Vorhinein festgelegten Planes zur Erstürmung des Strandes spricht allerdings ein wenig, daß die Britannier die Soldaten Caesars am Anlanden hindern wollten, was offenbar nicht Teil des römischen Plans war.

44 Für die Übermittlung eines derartigen Befehls hat vermutlich ein einfaches Signal ausgereicht.

Über die konkreten Funktionsmechanismen seiner Kommando- und Kommunikationskette lassen sich aus der Darstellung Caesars – von dem bereits mehrfach erwähnten Kriegsrat vor Dover einmal abgesehen – keine weiteren Informationen gewinnen. Zwei Aspekte lassen sich aber dennoch festhalten. Zum einen muß es für Caesar möglich gewesen sein, von seiner eigenen Position aus mit Schiffen auf seinen Flügeln zu kommunizieren; die Hauptschwierigkeit stellten hierbei die zu überbrückenden Distanzen dar, wie eine einfache Überlegung verdeutlicht. Nimmt man an, die 80 Transportschiffe seien in einer Formationsbreite von 20 Schiffen auf den Strand gelaufen, hätte sich die Gesamtformation von 4×20 Schiffen – wieder basierend auf durchschnittlichen Dimensionen von 25 m × 6 m mit Sicherheitsabständen von jeweils einer Schiffslänge – als ein Rechteck mit Seitenlängen von 175 m × 595 m dargestellt; die Kriegsschiffe scheinen sich entweder an den Flanken oder unmittelbar dahinter befunden zu haben.[45] Wenn sich das Flaggschiff Caesars – über dessen Position sich nichts in Erfahrung bringen läßt – relativ mittig in dieser Formation befunden hat, waren bis zu ihrem Rand bereits knapp 300 m zu überbrücken. Da Caesar ausdrücklich erwähnt, die Kriegsschiffe hätten Positionen in einer gewissen Distanz von den Transportern bezogen, um die Flanken der am Strand befindlichen Britannier anzugreifen,[46] kann von einer Entfernung von 500 m oder mehr ausgegangen werden. Auf den ersten Blick mag dies noch durchaus beherrschbar anmuten, diese Distanz bezieht sich allerdings auf eine Transporterformation von lediglich 80 Schiffen mit einer vergleichsweise schmalen Front von 20 Schiffen. Wie die entsprechenden Distanzen bei einer aus 600 Transportern bestehenden Formation aussahen, läßt sich nicht abschätzen, sie dürften aber erheblich größer gewesen sein.

Zum anderen war Caesar offenbar in der Lage, sich ein wenigstens ungefähres Bild von der Lage am Strand zu machen. Hierbei ist neben den Distanzen zu berücksichtigen, daß er hierfür einen Überblick über den gesamten Strand benötigte. Ein solcher wiederum läßt sich nur auf zwei verschiedene Weisen erklären. Einerseits könnte sich das Flaggschiff Caesars in der vordersten Reihe der Transporterformation befunden haben, was freie Sicht auf die Vorgänge am Strand ermöglicht hätte. Mit einer solchen Positionierung wären allerdings Schwierigkeiten bei der Kommunikation vor allem mit den rückwärtigen Teilen der eigenen Formation verbunden gewesen. Andererseits könnte die Lageeinschätzung Caesars auch auf Nachrichten oder Signalen von Schiffen der ersten Welle beruht haben, während sich sein eigenes Flaggschiff weiter

45 Es war ihnen jedenfalls möglich, schnell an die Seiten der Gesamtformation zu gelangen (Caes. *Gall.* 4.25.1), was eine Positionierung innerhalb der Formation ausschließt.

46 Caes. *Gall.* 4.25.1.

hinten in der Transporterformation oder gar außerhalb dieser befand; eine solche Lösung setzt jedoch funktionierende Kommunikationswege innerhalb der römischen Formation zwischen den einzelnen römischen Schiffen voraus. Eine Entscheidung ist angesichts fehlender Zeugnisse über die Kommunikationsabläufe innerhalb der Invasionsstreitmacht Caesars nicht möglich.

Immerhin liefert aber der neben dem Einsatz von Artillerie zweite wichtige Faktor, der das Schlachtgeschehen schließlich zu Gunsten der Römer wandte, ein weiteres wichtiges Indiz für die Existenz von Kommunikationsmitteln, mit denen komplexere Nachrichten übermittelt werden konnten. Obwohl der Artilleriebeschuß von See her Wirkung zeigte, hatten die römischen Soldaten, die dem *aquilifer* der *legio X* gefolgt waren, einen schweren Stand am Strand. Erst die Entscheidung Caesars, Verstärkungen in kleinen Booten jeweils an den Strandabschnitten herbeizuführen, an denen seine Truppen besonders in Bedrängnis geraten waren, konnte schließlich das Blatt wenden.[47]

Die kommunikationstechnischen Implikationen dieses Vorganges sind erheblich. Zunächst ging der Entscheidung Caesars eine erneute Lageeinschätzung voraus; es ist wieder anzunehmen, daß er in der Lage war, sich ein Bild von den Ereignissen am Strand zu machen. Dieses muß dabei wesentlich detaillierter gewesen sein als für den anfänglichen Artillerieeinsatz nötig. Dabei hatte es ausgereicht, den Strand als auf großer Breite vom Feind besetzt wahrzunehmen. Nun aber waren die Truppen Caesars auf verschiedene Teile des Strandes verstreut, und er mußte entscheiden, wohin die Verstärkungen zu schicken waren; das wiederum setzte voraus, daß er ein vergleichsweise differenziertes Bild vom Geschehen am Strand besaß. Die Vermutung, es habe wenigstens in begrenztem Umfang einen Signalverkehr vom Strand zurück zu den Schiffen gegeben, ist naheliegend, läßt sich aber nicht belegen. Weiterhin kennzeichnet Caesar einen Teil der eingesetzten Boote ausdrücklich als zu den Kriegsschiffen zugehörig.[48] Da diese sich immer noch auf den Flügeln befunden haben dürften, muß eine entsprechende Möglichkeit der Kommunikation mit diesen bestanden haben. Im Gegensatz zum anfänglichen Artilleriebeschuß wird es sich beim Einsatz der Boote nicht um die Ausführung eines bereits vorbereiteten Planes gehandelt haben. Daher müßte das Aussetzen der Boote sowie die Besetzung mit Bewaffneten vom Flaggschiff aus kommuniziert worden sein. Eine Zuweisung einzelner Boote zu bestimmten Strandabschnitten, die von der jeweiligen Lage abhing, setzt schließlich eine Kommunikation zwischen dem Flaggschiff und einzelnen Booten oder kleineren Gruppen voraus. Dabei müs-

47 Caes. *Gall.* 4.26.4.
48 Caes. *Gall.* 4.26.4 (*scaphas longarum navium*).

sen genügend Informationen transportiert worden sein, um tatsächlich auch die richtigen Strandabschnitte zu erreichen.[49]

Insgesamt weisen somit sowohl der Einsatz von Artillerie als auch die Reaktion Caesars auf die Entwicklungen am Strand auf die Existenz einer Kommando- und Kommunikationskette hin, die bis zu einem gewissen Grad zur Übermittlung von komplexeren Nachrichten in der Lage war. Ein anderer Befund ist, blickt man von der ersten Unternehmung Caesars auf die großen Operationen von Caesar, Claudius und Germanicus, auch kaum vorstellbar, vor allem wenn man berücksichtigt, daß zumindest bei der zweiten Invasion Caesars an einer Planung für eine gewaltsame Eroberung des Strandes kein Zweifel bestehen kann. Amphibische Operationen erweisen sich damit über den Kontext der römischen Seekriegsgeschichte hinaus auch kommunikationsgeschichtlich von nicht geringer Bedeutung, da sie nahelegen, die Vorstellung einer auf knappste Befehle beschränkten Kommunikation zu hinterfragen.

49 Ein derartiger Vorgang setzt auch voraus, daß Caesar seinen Soldaten verständlich machen konnte, wohin sie sich genau begeben sollten – eine gewisse Klarheit über die topographische Beschaffenheit des Strandes muß an allen Stellen der Kommunikationsstruktur ebenfalls vorhanden gewesen sein.

KAPITEL 13

Zusammenfassung

Die vorliegende Studie hat zum ersten Mal die Geschichte römischer Machtentfaltung zur See in Nordwesteuropa in ihrer Gesamtheit in den Blick genommen. Dabei haben zunächst die zur Auswahl des Untersuchungszeitraumes führenden Überlegungen gezeigt, daß das von der Straße von Gibraltar bis nach Schottland und zur Elbemündung reichende Seegebiet zwar einerseits in zahlreiche einzelne Regionen zerfällt, daß dem andererseits aber aus römischer Sicht verschiedene Gemeinsamkeiten gegenüberstanden. Von diesen stellte der Umstand, daß alle Gewässer jenseits der Straße von Gibraltar Teil des *Oceanus* waren, zweifellos die wichtigste dar. Daneben zeigten antike Vorstellungen von Lage und Gestalt Britanniens zudem, daß der spanische, französische und britannische Raum als eng miteinander verbunden wahrgenommen wurden; die in der Forschung immer wieder anzutreffende Fokussierung auf nur einen Teilraum muß daher als unzureichend angesehen werden.

Der Gesamtblick auf den Einsatz römischer Transport- und Kriegsschiffe in Nordwesteuropa hat zudem die zeitliche Ausweitung über die Grenzen der frühen Kaiserzeit hinaus notwendig gemacht. Daher dienen die Seeschlacht von Carteia und das erste nachweisbare Vordringen der Römer in den außermediterranen Raum als Anfangspunkt der vorliegenden Untersuchung. Für die anschließenden Jahrhunderte zeigte sich zunächst, daß den bei der Betrachtung römischer Operationen zur See bislang weitgehend vernachlässigten Feldzügen in Nordwestspanien eine nicht geringe Bedeutung zukommt. Bei genauerer Betrachtung zeigten sich hierbei bereits Einsatzmuster, die in voll entwickelter Form ab der frühen Kaiserzeit greifbar sind; so wiesen beispielsweise Caesars Feldzug gegen die Callaeci und seine erste Landung in Britannien im Jahr 55 n. Chr. nicht geringe Parallelen auf.

Daneben hat der Gesamtblick auf die römische Machtentfaltung zur See in Nordwesteuropa zwei weitere wichtige Ergebnisse geliefert: Zum einen hat sich gezeigt, daß die römische Machtentfaltung zur See gewissermaßen eine Machtentfaltung zur Unterstützung des Heeres war. Mit dem Vorstoß in die Seegebiete jenseits der Säulen des Herakles betraten die Römer einen Raum, der kaum Gegner bot, die in auch nur annähernd vergleichbarem Maße Macht zur See entfalten konnten. Daher blieben große Auseinandersetzungen zur See wie etwa die Seeschlacht im Golf von Morbihan gegen die Veneti die Ausnahme. Der Einsatz von Schiffen war in fast allen beobachtbaren Fällen unterstützender Teil eines im Kern an Land stattfindenden Feldzuges. Transport- wie

© KONINKLIJKE BRILL NV, LEIDEN, 2020 | DOI:10.1163/9789004414426_014

Kriegsschiffe dienten dabei in erster Linie zur logistischen Unterstützung eines an Land operierenden Heeres, daneben zur Durchführung von amphibischen Operationen – bei denen auch Kriegsschiffen eine wichtige Rolle zukam – oder zur Abwicklung reiner Transportoperationen. Die erhaltenen Nachrichten über die Unternehmungen des Germanicus zeigen dabei, daß den Römern die strategischen und operativen Vorteile einer derartigen Unterstützung eines an Land operierenden Heeres bewußt gewesen sind.

Zum anderen war die römische Machtentfaltung zur See in Nordwesteuropa nicht nur zur Unterstützung des Heeres gedacht, sie war in erster Linie eine Machtentfaltung des Heeres selbst. Zwar existieren mit den *classes* organisierte Einheiten römischer Seestreitkräfte, doch handelt es sich bei diesen – abgesehen vom Sonderfall der in Italien stationierten *classes* – um kleine, hochspezialisierte Einheiten, die zur alleinigen Durchführung umfangreicher Unternehmungen nicht in der Lage waren. Bereits die allgemeine Untersuchung der Natur römischer *classes* hat gezeigt, daß zwischen diesen und den in Italien stationierten erhebliche Unterschiede bestanden. Bei den gewöhnlich als „kaiserlich" bezeichneten Einheiten Italiens handelte es sich um schiffs- und mannschaftsstarke Großverbände, die bei der logistischen Abwicklung von kaiserlichen Großunternehmungen insbesondere im östlichen Mittelmeerraum immer wieder eine wichtige Rolle spielten, die daneben in die kaiserliche Selbstdarstellung in Rom eingebunden waren und denen vor allem in den inneren Auseinandersetzungen des Kaiserreichs immer wieder eine besondere Bedeutung zukam. Dabei muß ihre politische Bedeutung als in Italien stationierte Einheiten, die zahlenmäßig die Prätorianer vermutlich deutlich übertrafen, erheblich gewesen sein. Dementsprechend zählte das Kommando über eine der beiden in Italien stationierten Flotten zu den wichtigen Ämtern der Ritterlaufbahn und war mit großem Ansehen verbunden.

Die provinzialen *classes* dagegen erwiesen sich als vergleichsweise kleine Einheiten mit verhältnismäßig begrenzten Einsatzmöglichkeiten. Neben dem Transport wichtiger Funktionsträger nahmen sie in erster Linie Polizeifunktion im Küstenvorfeld wahr. Im Rahmen der Vorbereitung kaiserlicher Großunternehmen konnten sie zwar Funktionspersonal für den raschen Aufbau umfangreicher Seetransportkapazitäten stellen, zur eigenständigen Durchführung der mit umfangreichen Feldzügen verbundenen Seeoperationen waren sie aber nicht in der Lage; es ist vielmehr vor allem bei Transportoperationen neben der direkten Involvierung des Heeres von einer intensiven Nutzung ziviler Schiffe und Mannschaften auszugehen. Ein Kommando über eine in den Provinzen stationierte *classis* war daher nicht mit dem über eine der in Italien stationierten Einheiten vergleichbar. In vielen Fällen entsprach es an Ansehen und Besoldung vielmehr dem Kommando über eine *ala miliaria*.

Die Bereitstellung und der Betrieb großer Schiffsverbände ließ sich mit den provinzialen *classes* nicht durchführen. Vielmehr hat ein genauerer Blick auf die augusteischen Feldzüge in Germanien deutlich gezeigt, daß im Falle von Großunternehmungen am ehesten die beteiligten Legionen hierfür verantwortlich gewesen sein dürften. Hierbei wird es sich kaum um ein auf Nordwesteuropa beschränktes Phänomen gehandelt haben. Vielmehr zeigt beispielsweise die Auflistung der *immunes* der römischen Legion durch Tarrutienus Paternus in Verbindung mit der Bestätigung der Existenz legionseigener *gubernatores* auch im Ostheer, daß es sich um eine generelle Vorgehensweise der Römer gehandelt haben muß. Dabei konnte der „maritime Arm" der römischen Legion ausgesprochen lang sein – ein Extrembeispiel stellt möglicherweise die auf den Farasan-Inseln belegten Vexillationen der *legio II Traiana Fortis* dar,[1] für die weder für den immerhin über 1.000 km langen Transportweg noch für die eigentlichen Einsatzaufgaben dort, die nur im Zusammenhang mit dem Einsatz von Schiffen gedacht werden können, eine *classis* bezeugt ist. Mutmaßlich war das Schiffsmaterial von der *legio II Traiana Fortis* selbst erstellt worden, so, wie schon die Schiffe des Germanicus von den Rheinlegionen erbaut worden waren.

Das Bild römischer Machtentfaltung zur See bedarf somit insgesamt einer deutlichen Korrektur. Während die *classes* hierbei zweifelsohne eine wichtige Rolle spielten, sowohl als Personalreservoir für die Durchführung großer Feldzüge als auch für alltägliche Aufgaben wie beispielsweise den Transport hoher Beamter, waren sie insgesamt doch nur für den vergleichsweise kleinsten Teil der römischen Aktivitäten zur See verantwortlich. Von zahlenmäßig deutlich größerer Bedeutung waren sowohl die Verwendung zivilen Schiffsmaterials und -personals als auch die Bereitstellung und der Betrieb von Schiffen durch römische Legionen. Mit der in der Forschung immer wieder zu beobachtenden Konzentration auf die *classes* der Grenzprovinzen geraten damit zentrale Aspekte römischer Machtentfaltung zur See aus dem Blickfeld des Betrachters, was ausgesprochen unglücklich ist.

Das zweite wichtige Ergebnis eines Gesamtblicks auf die Geschichte römischer Machtentfaltung zur See in Nordwesteuropa leitet sich aus der Häufigkeit größerer römischer Operationen ab. Blickt man vom Zusammenbruch römischer Herrschaft an den Küsten Nordwesteuropas auf das erstmalige Eindringen der Römer in diesen Raum zurück, so ist die Geschichte der dazwischen liegenden Jahrhunderte von einer erstaunlichen Kontinuität geprägt.

1 Zu den Inschriften von den Farasan-Inseln cf. Speidel 2007; zur Problematik dieses weit außerhalb der üblicherweise angenommenen Grenzen römischer Herrschaft liegenden Militärstützpunktes cf. auch Speidel 2017, 89–94.

Insbesondere nach der Einrichtung der Provinz Britannien im Jahr 43 fällt die große Zahl an umfangreichen Transportunternehmungen in Kriegs- wie in Friedenszeiten ins Auge, die mit bemerkenswerter Regelmäßigkeit durchgeführt wurden. Nun sollte angesichts der Bedeutung der Provinz und der in ihr stationierten Einheiten die Sicherstellung von dauerhaften und belastbaren Verkehrsverbindungen zunächst nicht überraschen. Zwar mag der römischen Vorstellung nach Britannien im *Oceanus* am Rande der Welt gelegen haben, doch bedeutete dies nicht, daß die Insel nicht dennoch an das römische Verkehrswegesystem angeschlossen werden konnte. Das Ausmaß gerade der umfangreichen und komplexen Transportunternehmungen spricht allerdings für einen über die Abwicklung der normalen Verkehrs- und Kommunikationsaufgaben hinausgehenden hohen Leistungsstandard der römischen Militärorganisation. Gleichzeitig belegen sowohl die Häufigkeit dieser Einsätze als auch ihre Einbindung in nahezu jedes größere Feldzugsgeschehen in Nordwesteuropa eindrucksvoll die Rolle der „maritimen Komponente“ der römischen Militärorganisation. Diese war dabei keineswegs nur von marginaler Bedeutung, sondern vielmehr von zentraler Wichtigkeit für den römischen Militärapparat. Römische Seestreitkräfte mögen in Nordwesteuropa weitaus seltener in umfangreiche Kampfhandlungen verwickelt gewesen sein, als dies bei Bodentruppen der Fall war. Doch sehr häufig waren für den Einsatz eben dieser Bodentruppen die Aktivitäten römischer Schiffe eine unabdingbare Voraussetzung.

Neben der allgemeinen Bedeutung des Einsatzes von Seestreitkräften weisen insbesondere die Ereignisse des 3. und 4. Jhs. trotz einer insgesamt wenig zufriedenstellenden Quellenlage deutlich darauf hin, daß die Organisation von Transportunternehmungen und amphibischen Operationen bis zum Ende römischer Herrschaft im nordwesteuropäischen Raum offenbar ohne größere Schwierigkeiten möglich war. Angesichts der administrativen, logistischen und technischen Voraussetzungen für die Durchführung dieser Unternehmungen können sie als Indikator für die allgemeine Leistungsfähigkeit der römischen Armee gewertet werden. Der Blick auf die Operationsgeschichte römischer Seestreitkräfte in Nordwesteuropa zeigt somit, daß sich weder die krisenhaften Ereignisse insbesondere des 3. Jhs. noch die Veränderungen der Militärorganisation des 3. und 4. Jhs. negativ auf die administrativen, logistischen und organisatorischen Fähigkeiten der römischen Armee auswirkten. Vielmehr mahnt die Operationsgeschichte römischer Seestreitkräfte in Nordwesteuropa bei der Auseinandersetzung mit der Frage nach einem Niedergang des römischen Militärwesens zu einer differenzierten Sichtweise, die zwischen der Qualität der kämpfenden Einheiten einerseits und der Qualität des diese unterstützenden Apparates andererseits unterscheidet.

Fast hat es den Anschein, als hätte die römische Militäradministration, trotz der im Verlauf des 4. Jhs. einsetzenden, teilweise erheblichen Probleme hinsichtlich Quantität und Qualität römischer Heereseinheiten sowie der immer schneller aufeinander folgenden Krisen und Niederlagen, davon weitgehend unbeeinflußt bis zum endgültigen Zusammenbruch gearbeitet. So ist durchaus vorstellbar, daß nach dem letztmaligen Abzug römischer Kampftruppen aus Britannien entsprechende Pläne zu ihrem Rücktransport noch vorbereitet worden sind. Hierzu ist es dann allerdings nicht mehr gekommen.

Quellen- und Literaturverzeichnis

Quellen

Die Abkürzungen antiker Quellenautoren in den Fußnoten folgen den Listen in H.G. Liddel et al., *A Greek-English Lexicon*, Oxford [10]1968, G.W.H. Lampe, *A Patristic Greek Lexicon*, Oxford 1969, sowie D. Krömer/C.G. van Leijenhorst, *Index librorum scriptorum inscriptionum ex quibus exempla afferuntur*, München 1990.

Appian

L. Mendelssohn/P. Viereck, *Appiani Historia Romana vol. i: Prooemium. Iberica. Annibaica. Libyca. Illyrica. Syriaca. Mithridatica. Fragmenta*, Leipzig 1879.

Augustus

H. Volkmann, *Res Gestae Divi Augusti. Das Monumentum Ancyranum*, Berlin [3]1969.

Aurelius Victor

F. Pichlmayr/R. Gründel. *Sextus Aurelius Victor, Liber de Caesaribus*. Leipzig 1966.

Beda Venerabilis

B. Colgrave/R.A.B. Mynors, *Bede. Ecclesiastical History of the English People*, Oxford 1969.

Caesar

W. Hering, *C. Iulii Caesaris commentarii rerum gestarum, Vol. i: Bellum Gallicum*, Leipzig 1987.

A. Klotz/W. Trillitzsch, *C. Juli Caesaris Commentarii, Vol. ii: Commentarii belli civilis*, Leipzig 1969.

Cassius Dio

U.P. Boissevain, *Cassii Dionis Cocceiani Historiarum romanarum quae supersunt, voll. i–v*, Berlin 1895–1901.

Chronica minora

T. Mommsen, *Chronica minora saec. iv. v. vi. vii. vol. i* (*MGH Auct. Ant. ix*), Berlin 1892.

Cicero

D.R. Shackleton Bailey, *Cicero's letters to Atticus. Volume ii*, Cambridge 1965.

A.C. Clark. *Oratio pro M. Fonteio*, Oxford 1911.

Claudian
J.B. Hall, *Claudii Claudiani Carmina*, Leipzig 1985.

Codex Theodosianus
T. Mommsen/ P. Meyer, *Theodosiani libri xvi cum constitutionibus Sirmondianis et leges novellae ad Theodosianum pertinentes*, Berlin 1905.

Digesta
T. Mommsen/P. Krüger, *Corpus Iuris Civilis*, Hildesheim ^{14}1922.

Eunapius
R.C. Blockley, *The Fragmentary Classicising Historians of the Later Roman Empire. Eunapius, Olympiodorus, Priscus and Malchus, voll. i–ii*, Liverpool 1981–1983.

Eutropius
C. Santini, *Eutropii Breviarium Ab Urbe Condita*, Lepizig 1979.

Expositio totius mundi
J. Rougé, *Expositio totius mundi et gentium. Introduction, texte critique, traduction, notes et commentaire*, Paris 1966.

Florus
E. Malcovati, *L. Annaei Flori Quae Exstant*, Mailand ^{2}1972.

Flavius Iosephus
S.A. Naber, *Flavii Iosephi Opera omnia. voll. i–vi*, Leipzig 1875–1876.

Gildas
T. Mommsen, *Chronica minora saec. iv. v. vi. vii. vol. iii* (*MGH Auct. Ant. xiii*), Berlin 1898.

Herodian
C.M. Lucarini, *Herodianus: Regnum post Marcum.* München/Leipzig 2005.

Hieronymus
R. Helm, *Eusebius' Werke vol. vii: Die Chronik des Hieronymus*, Berlin ^{2}1956.

Historia Augusta
O. Desbordes/S. Ratti, *Histoire Auguste Tome IV.2. Vies de deus Valériens et des deux Galliens*, Paris 2002.
E. Hohl et al., *Scriptores Historiae Augustae, voll. i–ii*, Leipzig ^{2}1955–1965.

F. Paschoud, *Histoire Auguste Tome V.2. Vies de Probus, Firmus, Saturnin, Proculus et Bonosus, Carus, Numérien et Carin*, Paris 2002.

Horaz

D.R. Shackleton Bailey, *Q. Horati Flacci Opera*, Stuttgart 1985.

Iohannes Lydus

R. Wünsch, *Ioannes Lydus. De mensibus*, Leipzig 1898.

Iordanes

T. Mommsen, *Iordanis Romana et Getica* (*MGH Auct. Ant. V.1*), Berlin 1892.

Iuvenal

U. Knoche. *Juvenal. Saturae.* München 1950.

Julian

J. Bidez. *L'Emperor Julien. Œuvres complètes. Tome I, 2e partie : Lettres et fragments*. Paris 1924.

Leo VI.

G.T. Dennis, *The Taktika of Leo VI. Text, Translation, and Commentary*, Dumbarton Oaks 2010.

Libanius

R. Förster, *Libanii opera, voll. i–xii*, Leipzig 1903–1923.

Livius

R. Seymour Conway/S. Keymer Johnson, *Titi Livi Ab Urbe Condita, t. iv: libri xxvi–xxx*, Oxford ^{2}1957.

A.H. McDonald, *Titi Livi Ab Urbe Condita, t. v: libri xxxi–xxxv*, Oxford ^{2}1969.

J.-M. Engel, *Tite-Live. Histoire Romaine, livre xxxvii*, Paris 1983.

J. Briscoe, *Livius. Ab Urbe Condita libri xli–xlv*, Stuttgart 1986.

Livius periochae

P. Jal, *Abrégés des Livres de l'Histoire Romaine de Tite-Live*, Paris 1984.

Notitia Dignitatum

O. Seeck, *Notitia dignitatum: accedunt Notitia urbis Constantinopolitanae et Laterculi provinciarum*, Berlin 1876.

Orosius
K. Zangemeister, *Orosius. Historiae adversus paganos*, Wien 1882.

Ovid
E.H. Alton et al., *Publii Ovidi Nasonis Fastorum libri sex*. Leipzig 1978.

Panegyrici Latini
V. Paladini/P. Fedeli. *Panegyrici Latini*. Rom 1976.

Plinius maior
L. Ianus/C. Mayhoff, *C. Plini Secundi Naturalis historiae libri xxxvii. vol. i: libri i–vi*, Leipzig 1906.

Plinius minor
R.A.B. Mynors, *C. Plini Caecili Secundi epistularum libri decem*, Oxford 1968.

Plutarch
C. Lindskog/K. Ziegler, *Plutarchi vitae parallelae vol. ii.2*, Leipzig 1935.

Polybios
T. Büttner-Wobst, *Polybii Historiae. voll. i–v*, Leipzig 1882–1904.

Properz
W.A. Camps, *Propertius. Elegies Book II*, Cambridge 1967.

Pseudo-Hegesippus
V. Usani, *Hegesippi qui dicitur historiae libri v, vol. i–ii*, Wien 1932.
C.F.A. Nobbe, *Claudii Ptolemaei geographica, voll. i–iii*, Leipzig 1843–1845.

Ptolemaios
C. Müller/C.T. Fischer, *Claudius Ptolemaeus Geographica libri i–iii*, Paris 1883–1901.

Sidonius Apollinaris
C. Luetjohann, *Gai Solli Apollinaris Sidonii Epistulae et Carmina*, Berlin 1887.

Silius Italicus
J. Delz, *Silius Italicus, Punica*, Stuttgart 1987.

Sokrates
G.C. Hansen. *Sokrates: Kirchengeschichte.* Berlin 1995.

Sozomenus
R. Hussey, *Sozomeni ecclesiastica historia, voll. i–ii*, Oxford 1860.

Statius
B. Gibson, *Statius Silvae 5. Edited with an Introduction, Translation and Commentary*, Oxford 2006.

Stephanus Byzantius
M. Billerbeck, *Stephani Byzantii Ethnica Vol. I: Α–Γ*, Berlin 2006.

Strabo
S. Radt, *Strabons Geographika, voll. i–x*, Göttingen 2002–2011.

Sueton
M. Ihm, *C. Suetonii Tranquilli opera. Vol. 1. De vita Caesarum libri viii*, Leipzig 1907.

Synkellos
A.A. Mosshammer. *Georgii Syncelli Ecloga chronographica*. Leipzig 1984.

Tacitus
H. Heubner, *P. Cornelius Tacitus, t. i: Annales*, Stuttgart 1983.
K. Wellesley, *P. Cornelius Tacitus, t. ii.1: Historiae*, Leipzig 1989.
M. Winterbottom/R.M. Ogilvie, *Cornelii Taciti Opera Minora*, Oxford 1975.

Theophrast
A. Hort, *Theophrastus. Enquiry into plants and minor works on odours and wheather signs, voll. i–ii*, London 1916.

Tibull
F.W. Lenz/G.K. Galinsky, *Albii Tibulli aliorumque carminum libri tres*, Leiden ^{3}1971.

Valerius Flaccus
W.W. Ehlers, *C. Valeri Flacci Argonauticon libri octo*, Stuttgart 1980.

Vegetius
C. Lang, *Flavius Vegetius Renatus: Epitoma Rei Militaris*, Leipzig ^{2}1885.

Velleius Paterculus
W.S. Watt. *Vellei Paterculi Historiarum ad M. Vinicium consulem libri duo*. Stuttgart 1988.

Vergil
R.A.B. Mynors, *P. Vergili Maronis Opera*, Oxford 1969.

Zonaras
L. Dindorf, *Ioannis Zonarae epitome historiarum, voll. i–vi*, Leipzig 1868–1875.

Zosimus
F. Paschoud, *Zosime. Histoire Nouvelle, voll. i–iii*, Paris 1971–1989.

Literatur

Adams 1976 – J.P. Adams, *Logistics of the Roman Imperial Army: Major Campaigns on the Eastern Front in the First Three Centuries A.D.*, diss. phil. Yale 1976.

Addyman 1977 – P.V. Addyman, *The Archaeology of York vol. iii.2: The legionary fortress*, York 1977.

Airy 1852 – G.B. Airy, *On the place of Caesar's departure from Gaul for the invasion of Britain and the place of his landing in Britain*, London 1852.

Alarcão 2002 – J. Alarcão, Scallabis e o seu Território, in: A. Guerra et al. (ed.), *De Scallabis a Santarém*, Lissabon 2002, 37–46.

Alföldy 1987 – G. Alföldy, *Römische Heeresgeschichte*, Amsterdam 1987.

Alföldy 1989 – G. Alföldy, *Die Krise des römischen Reiches*, Stuttgart 1989.

Anderson 1903 – J. Excavation of Castlecary Fort on the Antonine Vallum: Part III. Notices of the Pottery, Bronze and other Objects found during the Excavations, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 37, 1902–1903, 330–346.

Annels/Burnham 1995 – A. Annels/B.C. Burnham, *The Dolaucothi Gold Mines*, Cardiff 1995.

Appach 1868 – F.H. Appach, *Caius Julius Caesar's British Expeditions from Boulogne to the Bay of Apuldore and the subsequent formation of Romney Marsh*, London 1868

Arce 1996 – J. Arce, Orbis Romanus y Finis Terrae, in: C. Fernández-Ochoa, *Asturias en la época romana*, Madrid 1996, 71–73.

Arnold 1999 – B. Arnold, Some remarks on Romano-Celtic boat construction and Bronze Age wood technology, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 28, 1999, 34–44.

Ash 2010 – R. Ash, The Great Escape: Tacitus on the Mutiny of the Usipi (*Agricola* 28), in: C.S. Kraus et al. (ed.), *Ancient historiography and its contexts: Studies in Honour of A.J. Woodman*, Oxford 2010, 275–293.

Atkinson 1933 – D. Atkinson, Classis Britannica, in: J.G. Edwards et al. (ed.), *Historical Essays in Honour of James Tait*, Manchester 1933, 1–11.

Austen 1991 – P.S. Austen, *Bewcastle and Old Penrith: A Roman Outpost Fort and a Frontier Vicus*, Kendal 1991.

Baatz 1980 – D. Baatz, Ein Katapult der legio IV Macedonica aus Cremona, in: *Mitteilungen des Deutschen Archäologischen Instituts. Römische Abteilung* 87, 1980, 283–299.

Bachrach 1993 – B.S. Bachrach, Animals & Warfare in Early Medieval Europe, in B.S. Bachrach (ed.), *Armies and Politics in the Early Medieval West*, Aldershot 1993, 708–751.

Badot/Decker 1992 – P. Badot/D. de Decker, La naissance du mouvement Bagaude, in: Klio 74, 1992, 324–370.

Balsdon 1934 – J. Balsdon, Notes concerning the principate of Gaius, in: *Journal of Roman Studies* 24, 1934, 13–24.

Balsdon 1967 – J.P.V.D. Balsdon, *Julius Caesar. A Political Biography*, London 1967.

Barahona Simões 1992 – M. Barahona Simões, Finis Terrae: The land where the Atlantic Ocean begins, in: *History of European Ideas* 15, 1992, 853–858.

Barbieri 1941 – G. Barbieri, Il praefectus orae maritimae, in: *Rivista di Filologia* 19, 268–280.

Barbieri 1946 – G. Barbieri, Ancora sul praefectus orae maritimae, in: *Rivista di Filologia* 24, 166–171.

Barnes 1982 – T.D. Barnes, *The new empire of Diocletian and Constantine*, Cambridge/Mass. 1982.

Barrett 1989 – A.A. Barrett, *Caligula – the corruption of power*, London 1989.

Barrett 1991 – A.A. Barrett, Claudius' British Victory Arch in Rome, in: *Britannia* 22, 1991, 1–19.

Bartholomew 1982 – P. Bartholomew, Fifth-Century Facts, in: *Britannia* 13, 1982, 261–270.

Becker 1992 – A. Becker, *Rom und die Chatten*, Darmstadt 1992.

Becker 1863 – J. Becker, Borma und Caesoriacum, in: *Bonner Jahrbücher* 33/34, 1863, 1–55.

Belfiglio 2001 – V.J. Belfiglio, *A study of ancient Roman amphibious and offensive sea-ground task force operations*, Lewiston 2001.

Bell 1998 – T.W. Bell, A Roman Signal Station at Whitby, in: *Archaeological Journal* 155, 1998, 303–322.

Bellhouse 1954 – R. Bellhouse, Roman sites on the Cumberland Coast, 1954, in: *Transactions of the Cumberland and Westmoreland Antiquarian and Archaeological Society* 54, 1954, 28–55.

Bellhouse 1955 – R. Bellhouse, The Roman fort at Burrow Walls, near Workington, in: *Transactions of the Cumberland and Westmoreland Antiquarian and Archaeological Society* 55, 1955, 30–55.

Bellhouse 1981 – R. Bellhouse, Roman sites on the Cumberland Coast: Milefortlet 20

Low Mire, in: *Transactions of the Cumberland and Westmoreland Antiquarian and Archaeological Society* 81, 1981, 7–13.

Bellhouse 1989 – R. Bellhouse, *Roman sites on the Cumberland Coast: A new schedule of Coastal sites*, Kendal 1989.

Benario 1973 – H.W. Benario, The Text of Albinovanus Pedo, in: *Latomus* 32, 166–169.

Berchem 1985 – D. van Berchem, Le port de Seleucie Pierie et l'infrastructure logistique des guerres parthiques, in: *Bonner Jahrbücher* 185, 1985, 47–87.

Beresford 2012 – J. Beresford, *The Ancient Sailing Season*, Leiden 2012.

Besuijen 2008 – G. Besuijen, Rodanum. *A study of the Roman settlement at Aardenburg and its metal finds*, Leiden 2008.

Beyeler 2015 – M. Beyeler, *Geschenke des Kaisers. Studienzur Chronologie, zu den Empfängern und zu den Gegenständen der kaiserlichen Vergabungen im 4. Jahrhundert n. Chr.*, Berlin 2015.

Bidwell/Hodgson 2009 – P. Bidwell/N. Hodgson, *The Roman Army in Northern England*, South Shields 2009.

Bidwell/Speak 1994 – P. Bidwell/S. Speak, *Excavations at South Shields Roman Fort vol. i*, Newcastle 1994.

Bidwell 1985 – P. Bidwell, *The Roman Fort of Vindolanda at Chesterholm, Northumberland*, London 1985.

Billerbeck 2006 – M. Billerbeck, *Stephani Byzantii Ethnica Vol. I: A–Γ*, Berlin 2006.

Birley 1935 – E.B. Birley, A note on the second cohort of Tungrians, in: *Transactions of the Cumberland and Westmoreland Antiquarian and Archaeological Society* 25, 1935, 56–60.

Birley 1938 – E. Birley, Excavations at Birrens, 1936–7, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 72, 1938, 275–347.

Birley 1948 – E.B. Birley, The Roman fort at Moresby, in: *Transactions of the Cumberland and Westmoreland Antiquarian and Archaeological Society* 48, 1948, 48–71.

Birley 1951 – E.B. Birley, The Roman Fort and Settlement at Old Carlisle, in: *Transactions of the Cumberland and Westmoreland Antiquarian and Archaeological Society* 58, 1958, 16–39.

Birley 1958 – E.B. Birley, The Roman fort at Ravenglass, in: *Transactions of the Cumberland and Westmoreland Antiquarian and Archaeological Society* 58, 1958, 14–30.

Birley 1978 – E.B. Birley, Alae named after their commanders, in: *Ancient Society* 9, 1978, 257–273.

Birley 1962/63 – R.E. Birley, Excavations of a Roman Fortress at Carpow, Perthshire, 1961–2, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 96, 184–207.

Birley 1963 – R.E. Birley, The Roman legionary fortress at Carpow, Perthshire, in: *Scottish Historical Review* 42, 126–134.

Birley 1972 – A.R. Birley, Virius Lupus, in: *Archaeologica Aeliana* ser. iv 50, 1972, 179–189.

Birley 1980 – A.R. Birley, *The People of Roman Britain*, Berkeley/Los Angeles 1980.

Birley 1998 – A.R. Birley, A new Tombstone from Vindolanda, in: *Britannia* 29, 1998, 199–206.

Birley 1999 – A.R. Birley, *Septimius Severus. The African Emperor*, London 1999.

Birley 2005 – A.R. Birley, *The Roman Government of Britain*, Oxford 2005.

Birley 2008 – A.R. Birley, Britain: The Caesarian and Claudian Invasions, in: I. Piso, *Die Römischen Provinzen. Begriff und Gründung*, Cluj-Napoca 2008, 179–205.

Bishop/Coulston 2006 – M.C. Bishop/J.C. Coulston, *Roman military Equipment. From the Punic Wars to the fall of Rome. Second edition*, Oxford 2006

Blackman 1968 – D.J. Blackman, The shipsheds, in: J.S. Morrison/R.T. Williams (ed.), *Greek oared ships*, Cambridge 1968, 181–186.

Blackman 1971 – D.J. Blackman, Further early evidence of hull sheathing, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 1, 1972, 117–119.

Blackman 1982a – D.J. Blackman, Ancient harbours in the Mediterranean. Part 1, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 11, 1982, 79–104.

Blackman 1982b – D.J. Blackman, Ancient harbours in the Mediterranean. Part 2, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 11, 1982, 185–211.

Blagg 1984 – T.F.C. Blagg, Roman Architectural Ornament in Kent, in: *Archeaologica Cantiana* 100, 1984, 65–80.

Bleckmann 1997 – B. Bleckmann, Honorius und das Ende der römischen Herrschaft in Westeuropa, in: *Historische Zeitschrift* 265, 1997, 561–595.

Blood/Pearson 2004 – K. Blood/T. Pearson, The Roman fort at Ravenglass: a survey by RCMHE, in: R.J.A. Wilson/I. Caruana (ed.), *Romans on the Solway. Essays in honour of Richard Bellhouse*, Kendal 2004, 95–101.

Bockius 2001 – R. Bockius, A Roman depiction of a war ship equipped with two catapults?, in: H.E. Tzalas (ed.), *Tropis VI – 6th international symposium on ship construction in antiquity*, Athen 2001, 89–97.

Bonaparte 1866 – L.N. Bonaparte, *Histoire de Jules César tome deuxième: Guerres des Gaules*, Paris 1866.

Boon 1977 – G.C. Boon, The Porth Felen anchor-stock, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 6, 1977, 239–242.

Booth 2007 – K. Booth, The Roman Pharos at Dover Castle, in: *English Heritage Historical Review* 2, 2007, 7–21.

Braccesi 1968 – L. Braccesi, Una nuova testimonianza su Magno Massimo, in: *Parola del passato* 23, 1968, 279–286.

Braund 1996 – D. Braund, *Ruling Roman Britain*, London 1996.

Breeze 1980 – D.J. Breeze, Agricola the builder, in: *Scottish Archaeological Forum* 12, 1980, 14–24.

Breeze 1983 – D.J. Breeze, Review of Philp 1981, in: *Britannia* 14, 1983, 372–373.

Breeze 2004 – D.J. Breeze, Roman military sites on the Cumberland coast, in: R.J.A. Wil-

son/I. Caruana (ed.), *Romans on the Solway. Essays in honour of Richard Bellhouse*, Kendal 2004, 66–94.

Breeze 2006 – D.J. Breeze, *The Antonine Wall*, Edinburgh 2006.

Breeze 2008 – D.J. Breeze 2008, *Edge of Empire: The Antonine Wall, Rome's Scottish Frontier*, Edinburgh 2008.

Breeze/Dobson 1985 – D.J. Breeze/B. Dobson, Roman Military Deployment in North England, in: *Britannia* 16, 1985, 1–19.

Breeze/Dobson 2000 – D.J. Breeze/B. Dobson, *Hadrian's Wall*, London ^{4}2000.

Breeze/Wilkins 2018 – D. Breeze/A. Wilkins, Pytheas, Tacitus and Thule, in: *Britannia* 2018, 303–308.

Briscoe 1989 – J. Briscoe, The Second Punic War, in: A.E. Astin et al. (ed.), *The Cambridge Ancient History, vol. 8: Rome and the Mediterranean to 133 BC*, Cambridge ^{2}1989, 44–80.

Bruce 1867 – J.C. Bruce, *The Roman Wall*, London ^{3}1867.

Brodribb/Cleere 1988 – G. Brodribb/H. Cleere, The *classis Britannica* Bath-House at Beauport Park, East Sussex, in: *Britannia* 1988, 217–274.

Brulet 1989 – R. Brulet, The continental litus Saxonicum, in: V.A. Maxfield (ed.), *The Saxon Shore: A Handbook*, Exeter 1989, 45–77.

Brunt 1973 – P.A. Brunt, The Fall of Perennis: Dio-Xiphilinus 72. 9. 2, in: *Classical Quarterly* 23, 1973, 172–177.

Buchanan 1903 – M. Buchanan, Excavation of Castlecary Fort on the Antonine Vallum: Part II. Description of the Plans, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 37, 1902–1903, 286–330.

Buijtendorp 2010 – T.M. Buijtendorp, *Forum Hadriani. De vergeten stad van Hadrianus: Ontwikkeling, uiterlijk en betekenis van het 'Nederlands Pompeji'*, diss. phil. Amsterdam 2010.

Burn 1953 – A.R. Burn, In search of a Battlefield: Agricola's last battle, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 87, 1953, 127–133.

Burnham/Davies 2010 – B.C. Burnham/J.L. Davies, A chronological review of the development of the frontier, in: B.C. Burnham/J.L. Davies (ed.), *Roman Frontiers in Wales and the Marches*, Aberystwyth 2010, 37–66.

Burnham/Wacher 1990 – B.C. Burnham/J. Wacher, *The small towns of Roman Britain*, Berkeley/Los Angeles 1990.

Bushe-Fox 1932 – J.P. Bushe-Fox, Some notes on Roman coast defences, in: Journal *of Roman Studies* 22, 1932, 59–72.

Bushe-Fox 1926 – J.P. Bushe Fox, *First Report on the excavation of the Roman fort at Richborough*, London 1926.

Bushe-Fox 1926 – J.P. Bushe Fox, *Second Report on the excavation of the Roman fort at Richborough*, London 1928.

Bushe-Fox 1926 – J.P. Bushe Fox, *Third Report on the excavation of the Roman fort at Richborough*, Kent, London 1932.

Bushe-Fox 1949 – J.P. Bushe Fox, *Fourth Report on the excavation of the Roman fort at Richborough*, Kent, London 1949.

Buxton/Howard-Davis 2003 – K. Buxton/C. Howard-Davis, *Bremetenacum, Excavations at Roman Ribchester 1980*, 1989–1990, Lancaster 2003.

Cadiou 2003 – F. Cadiou, Garnisons et camps permanents: un réseau defensif des territoires provinciaux dans l'Hispanie républicaine?, in: A. Morillo et al. (ed.), *Defensa y territorio en hispania de los Escipiones a Augusto*, Madrid 2003, 81–100.

Cadiou 2007 – F. Cadiou, L'armée romaine dans la vallée du Douro aux IIe et Ier siècles a. C.: géographie et stratégie à l'époque de la conquete, in: M. Navarro Caballero/J.J. Palao Vicente (ed.), *Villes et territoires dans le bassin du Douro à l'époque Romaine*, Paris 2007, 45–58.

Campbell 1785 – J. Campbell, *Lives of the British admirals containing a new and accurate naval history from the earliest periods, voll. i–iv*, 1785.

Campbell 2005 – B. Campbell, The army, in: A. Bowman et al. (ed.), *The Crisis of Empire A.D. 193–337*, Cambridge 2005, 110–130.

Campbell 2012 – B. Campbell, *Rivers and the power of ancient Rome*, Chapel Hill 2012.

Caruana 1997 – I.D. Caruana, Maryport and the Flavian conquest of North Britain, in R.J.A. Wilson (ed.) *Roman Maryport and its Setting. Essays in memory of Michael G. Jarrett*, Kendal 1997, 40–52.

Casey 1978 – P.J. Casey, Constantine the Great in Britain. The Evidence of the Coinage of the London Mint. A.D. 312–314, in J. Bird et al., *Collectanea Londiniensia. Studies in London archaeology and history presented to Ralph Merrifield*, London 1978, 181–193.

Casey 1979 – P.J. Casey, Magnus Maximus in Britain: a reappraisal, in: P.J. Casey (ed.), The End of Roman Britain. Papers arising from a Conference, Durham 1978, Oxford 1979, 66–79.

Casey 1993 – P.J. Casey, The end of fort garrisons on Hadrian's wall: a hypothetical model, in: F. Vallet/M. Kazanski (ed.), *L'armée romaine et les Barbares du IIIe au VIIe siècle*, Condé-sur-Noireau 1993, 259–267.

Casey 1994 – P.J. Casey, The British usurpers Carausius and Allectus, London 1994.

Casey/Wenham 1990 – P.J. Casey/L.P. Wenham, A second-century denarius hoard from Grinton, North Yorkshire, in: *Yorkshire Archaeological Journal* 62, 1990, 9–11.

Casson 1959 – L. Casson, *Ancient Mariners*, London 1959.

Casson 1971 – L. Casson, *Ships and seamanship in the ancient world*, Princeton 1971.

Casson 1976 – L. Casson, 1976, Dockside cranes, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 5, 1976, 345.

Chapot 1907 – V. Chapot, Seleucie de Pierie, in: *Mémoires de la Société Nationales des Antiquaires de France* 66, 1907, 149–226.

Charlesworth 1978 – D. Charlesworth, Roman Carlisle, in: *Archaeological Journal* 135, 1978, 115–137.

Chastagnol 1994 – A. Chastagnol 1994, *Histoire Auguste*, Paris 1994.

Cheesman 1914 – G.L. Cheesman, *The auxilia of the imperial Roman army*, Oxford 1914.
Christison 1903 – D. Christison, Excavation of Castlecary Fort on the Antonine Vallum: Part I. History and General Description, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 37, 1902–1903, 271–285.
Chrysos 1991 – E. Chrysos, Die Römerherrschaft in Britannien und ihr Ende, in: *Bonner Jahrbücher* 191, 1991, 247–276.
Cichorius 1893 – C. Cichorius, Ala, in: *RE* 1, 1893, 1224–1270.
Clayton 1980 – P. Clayton, Gazetteer, in: P. Clayton (ed.), *A companion to Roman Britain*, Oxford 1980, 163–197.
Cleere 1974 – H.F. Cleere, The Roman iron industry of the Weald and its connexions with the Classis Britannica, in: Archaeological Journal 131, 1974, 171–199.
Cleere 1976 – H. Cleere, Some operating parameters for Roman ironworks, in: Bulletin of the Institute of Archaeology, University of London 13, 1976, 233–246.
Cleere 1977 – H.F. Cleere, The Classis Britannica, in: D.E. Johnston (ed.), *The Saxon Shore*, London 1977, 16–19.
Cleere 1981 – H.F. Cleere, *The iron industry of Roman Britain*, diss. Phil. 1981.
Close-Brooks 1980 – J. Close-Brooks, *The treasure of Traprain*, Edinburgh 1980.
Coates 1997 – J. Coates, Some comments on the article on shipworm in ancient Mediterranean warships, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 26, 1997, 82–83.
Coates 1999 – J. Coates, Long ships, slipways and beaches, in: H.E. Tzalas (ed.), *Tropis V – 5th international symposium on ship construction in antiquity*, Athen 1999, 103–118.
Collard/Hunter 2000 – M. Collard/F. Hunter, A Roman burial from Cramond (Edinburgh) rediscovered, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 130, 2000, 525–535.
Collingwood 1925 – R.G. Collingwood, *The Roman signal station on Castle Hill*, Scarborough 1925.
Collingwood 1928 – R.G. Collingwood, Roman Ravenglass, in: *Transactions of the Cumberland and Westmoreland Antiquarian and Archaeological Society* 28, 1928, 353–366.
Collingwood 1931 – R.G. Collingwood, The Roman signal station, in: A. Rowntree (ed.), *The History of Scarborough*, London 1931, 40–50.
Collingwood 1932 – R.G. Collingwood, Inscriptions, in: R.E.M. Wheeler/T.V. Wheeler (ed.), *Report on the Excavation of the Prehistoric, Roman and Post-Roman Site in Lydney Park, Gloucestershire*, London 1932, 102–104.
Collingwood/Richmond 1969 – R.G. Collingwood/I. Richmond, *The archaeology of Roman Britain*, London ²1969.
Collins 2008 – R. Collins, The latest Roman coin from Hadrian's Wall: A small 5th century purse group, in: *Britannia* 39, 2008, 256–261.
Cooke 1781 – W. Cooke, *The medallic history of imperial Rome: from the first triumvirate,*

under Pompey, Crassus, and Cæsar, to the removal of the imperial seat, by Constantine the Great, voll. i–ii, London 1781.

Cool/Mason 2008 – H.E.M. Cool/D.W. Mason (ed.), *Roman Piercebridge: Excavations by D.W. Harding and Peter Scott 1969–1981*. Durham 2008.

Corby 2002 – M. Corby, Cavalry deployment on the northern frontier, in: P.R. Hill (ed.), *Polybius to Vegetius. Essays on the Roman Army and Hadrian's Wall presented to Brian Dobson*, o. O. 2002, 103–107.

Corder 1928 – P. Corder, Roman Malton: A Yorkshire Fortress and its Neighbourhood, in: *Antiquity* 2, 69–87.

Corder 1930 – P. Corder, The Defences of the Roman Fort at Malton, Leeds 1930. Corder 1934 – P. Corder, *Excavations at the Roman fort at Brough-on-Humber*, Hull 1934.

Corder 1935 – P. Corder, *Excavations at the Roman fort at Brough-on-Humber*, Hull 1935.

Corder/Romans 1937 – P. Corder/T. Romans, *Excavations at the Roman town at Brough, East Yorkshire*, Hull 1937.

Courtney 1993 – E. Courtney, *The Fragmentary Latin Poets. Edited with Commentary*, Oxford 1993.

Courtois 1939 – C. Courtois, Les politiques navales de l'empire romain, in: *Revue historique* 186, 1939, 17–47, 225–259.

Crawford 1949 – O.G.S. Crawford, *Topography of Roman Scotland north of the Antonine Wall*, Cambridge 1949.

Creighton 2001 – J. Creighton, The Iron Age-Roman transition, in: S. James/M. Millett (ed.), *Britons and Romans: Advancing an archaeological agenda 2001*, York 2001, 4–11.

Creighton 2006 – J. Creighton, *Britannia: The Creation of a Roman Province*, London 2006.

Creston 1958 – R.-Y. Creston, César et les Vénètes: notes critiques sur la bataille navale livrée par Brutus contre les Vénètes en 56 av. J.-C., in: *Annales de Bretagne* 65, 1958, 59–64.

Cunliffe 1968 – B.W. Cunliffe, Fifth Report on the Excavations of the Roman Fort at Richborough, Kent, London 1968.

Cunliffe 1971 – B.W. Cunliffe, *Excavations at Fishbourne, 1961–1969*, Oxford 1971.

Cunliffe 1972 – B.W. Cunliffe, The late Iron Age metalwork from Bulbury, Dorset, in: *Antiquaries Journal* 52, 1972, 293–308.

Cunliffe 1975 – B.W. Cunliffe, *Excavations at Portchester Castle I: Roman*, London 1975.

Cunliffe 1976 – B.W. Cunliffe, *Excavations at Portchester Castle II: Roman*, London 1976.

Cunliffe 1977 – B.W. Cunliffe, The Saxon Shore: some problems and misconceptions, in: D.E. Johnson (ed.), *The Saxon Shore*, London 1977, 1–5.

Cunliffe 1980a – B.W. Cunliffe, The Evolution of Romney Marsh: a Preliminary Statement, in: F.H. Thompson (ed.), *Archaeology and coastal change*, London 1980, 37–55.

Cunliffe 1980b – B.W. Cunliffe, Excavations of the Roman Fort at Lympne, in: *Britannia* 11, 1980, 227–288.

Cunliffe 1984 – B.W. Cunliffe 1984. Relations between Britain and Gaul in the first century BC and early first century AD, in S. Macready and F.H. Thompson (eds), *Cross-Channel Trade*, London 1984, 3–23.

Cunliffe 1987 – B.W. Cunliffe, *Hengistbury Head, Dorset, I: the prehistoric and Roman settlement 3500 BC–AD 500*, Oxford 1987.

Cunliffe 1998 – B.W. Cunliffe, *Fishbourne Roman palace*. Stroud 1998.

Cunliffe 2001 – B.W. Cunliffe, *Facing the Ocean. The Atlantic and its Peoples*, Oxford 2001.

Cunliffe 2005 – B.W. Cunliffe, *Iron Age Communities in Britain: An Account of England, Scotland and Wales from the Seventh Century BC until the Roman Conquest*, London ^{4}2005.

Cunliffe 2008 – B.W. Cunliffe, *Europe between the Oceans*, Oxford 2008.

Curchin 1991 – L.A. Curchin, *Roman Spain. Conquest and Assimilation*, London 1991.

Curle 1923 – A.O. Curle, *The treasure of Traprain: a Scottish hoard of Roman silver plate*, Glasgow 1923.

Curle 1931 – A.O. Curle, Some further notes on the Traprain Law Treasure, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 65, 1931, 386–388.

Curle 1932 – J. Curle, An Inventory of Objects of Roman and Provincial Roman Origin Found on Sites in Scotland not Definitely Associated with Roman Constructions, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 66, 1931/1932, 277–397.

D'Erce 1966 – F. D'Erce, La tour de Caligula à Boulogne sur mer, in: Revue archéologique, 1966, 89–96.

Dahlheim 1987 – W. Dahlheim, *Julius Cäsar. Die Ehre des Kriegers und der Untergang der Römischen Republik*, München 1987.

Dando-Collins 2002 – S. Dando-Collins, *Caesar's Legion: The Epic Saga of Julius Caesar's Elite Tenth Legion and the Armies of Rome*, New York 2002.

Daniels 1990 – C. Daniels, How many miles on the Cumberland Coast? in: *Britannia* 21, 1990, 401–406.

Dannell/Wild 1987 – G.B. Dannell/J.P. Wild, *Longthorpe II: The military works-depot*, London 1987.

Darling/Gurney 1993 – M.J. Darling/D. Gurney, *Caister-on-Sea: Excavations by Charles Green 1951–1955*, Norwich 1993.

Daumer 2005 – J. Daumer, *Aufstände in Germanien und Britannien*, Frankfurt 2005.

Davies/Casey 2010 – J.L. Davies/P.J. Casey, Caernarfon, in: B.C. Burnham/J.L. Davies (ed.), *Roman Frontiers in Wales and the Marches*, Aberystwyth 2010, 220–223.

Davies/Robinson 2009 – J. Davies/B. Robinson, *Boudica: her life, times and legacy*, Norwich 2009.

Davies 1966 – R.W. Davies, The „abortive invasion" of Britain by Gaius, in: *Historia* 15, 1966, 124–128.

Davies 1977 – R.W. Davies, Roman Scotland and Roman auxiliary units, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 108, 1976–1977, 168–173.

Davies/Jones 2006 – J. Davies/R. Jones, *Roman Camps in Wales and the Marches*, Cardiff 2006.

Davison 1989 – D.P. Davison, The Barracks of the Roman Army from the 1st to 3rd *Centuries*, Oxford 1989.

De Coetlogon Williams 1976 – P.F. de Coetlogon Williams, Roman harbours, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 5, 1976, 73–79.

De Giorgi 2016 – Andrea U. de Giorgi, *Ancient Antioch. From the Seleucid Era to the Islamic Conquest*, Cambridge 2016.

De Kort/Henk 2007 – J.W. Kort/Y. Henk, Het kanaal van Corbulo, in: *Archeobrief* 12, 2007,2–4.

De Kort 2009 – J.W. de Kort, Het kanaal van Corbulo, in: R.L. Hirschel (ed.), *Forum Hadriani; Romeinse stad achter de Limes*, Voorburg 2009, 24–28.

De la Bédoyère 1997 – G. De la Bédoyère, Carausius unveiled, in: *Current Archaeology* 153, 1997, 358.

De la Bédoyère 1998 – G. De la Bédoyère, Carausius and the marks RSR and I.N.P.C.D.A. in: *The Numismatic Chronicle*, 158, 1998, 79–88.

De Souza 1999 – P. De Souza, *Piracy in the Greco-Roman world*, Cambridge 1999.

Desbordes/Ratti 2002 – O. Desbordes/S. Ratti, *Histoire Auguste Tome IV.2. Vies de deus Valériens et des deux Galliens*, Paris 2002.

Demandt 2007 – A. Demandt, Die Spätantike. Römische Geschichte von Diokletian bis Justinian 284–565 n. Chr., München 2007.

Demougeot 1969 – E. Demougeot, *La formation de l'Europe et les invasions barbares, vol. i*, Paris 1969.

Demougin 1992 – S. Demougin, *Prosopographie des chevaliers romains julio-claudiens (43 av. J.-C.–70 ap. J.-C.)*, Rom 1992.

Denis 1954 – M. Denis, La campagne de César contre les Vénètes, in: *Annales de Bretagne* 61, 1954, 126–153.

Devijver 1988 – H. Devijver, Les 'militiae equestres' de P. Helvius Pertinax, in: *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik* 75, 1988, 207–214.

Díaz/ Menéndez-Bueyes 2005 – P.C. Díaz/L.R. Menéndez-Bueyes, The Cantabrian Basin in the Fourth and Fifth Centuries: From Imperial Province to Periphery, in: K. Bowes/M. Kulikowski (ed.), *Hispania in Late Antiquity. Current Perspectives*, Leiden 2005, 265–297.

Díaz Martinez 2001 – P.C. Díaz Martinez, Monasteries in a peripheral area: seventh-century Gallaecia, in: M. de Jong/F. Theuws (ed.), *Topographies of Powers in the Eary Middle Ages*, Leiden 2001, 329–359.

Didžiulis 2011 – V. Didžiulis, NOBANIS. Invasive Alien Species Fact Sheet: Teredo navalis, in: Online Database of the European Network on Invasive Alien Species (

NIS) (https://www.nobanis.org/globalassets/speciesinfo/t/teredo-navalis/teredo_navalis.pdf, Zugriff 11-01-2018).

Dietz 1980 – K. Dietz, *Senatus contra principem. Untersuchungen zur senatorischen Opposition gegen Kaiser Maximinus Thrax*, München 1980.

Dietz 1989 – K. Dietz, Zur Verwaltungsgeschichte Obergermaniens und Rätiens unter Mark Aurel, in: *Chiron* 19, 1989, 407–447.

Dietz 1995 – K. Dietz, Die Blütezeit des römischen Bayern, in: W. Czysz et al., *Die Römer in Bayern*, Stuttgart 1995, 100–176.

Dietz 1997 – K. Dietz, Iulius Asper, Verteidiger der Provinzen unter Septimius Severus, in: *Chiron* 27, 1997, 483–582.

Dixon/Southern 1992 – K.R. Dixon/P. Southern, *The Roman Cavalry from the First to the Third Century A.D.*, London 1992.

Dobson 1974 – B. Dobson, The significance of the centurion and primipilaris in the Roman army, in: *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt* ii.1, 392–434.

Dobson 1978 – B. Dobson, *Die Primipilares. Entwicklung und Bedeutung, Laufbahnen und Persönlichkeiten eines römischen Offiziersranges*, Köln 1978.

Doctrine 2014 – Joint Chiefs of Staff (ed.), *Joint Publication 3–02: Amphibious Operations 2014*, Washington 2014.

Dolata 1994 – J. Dolata, Custos Castelli Figlinarum, in: *Mainzer Archäologische Zeitschrift* 1, 1994, 67–72.

Domaszewski 1894 – A. v. Domaszewski, Die Heere der Bürgerkriege in den Jahren 49 bis 42 vor Christus, in: *Neue Heidelberger Jahrbücher* 4, 1894, 157–188.

Domaszewski 1908 – Alfred von Domaszewski, *Die Rangordnung des Römischen Heeres*, Bonn ^{3}1908.

Dore/Wilkes 1999 – J.N. Dore/J.J. Wilkes, Excavations directed by J.D. Leach and J.J. Wilkes on the site of a Roman fortress at Carpow, Perthshire, 1964–79, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 129, 1999, 481–575.

Dowker 1876 – G. Dowker, Caesar's landing place in Britain, in: *Archaeological Journal* 33, 1876, 56–71.

Drinkwater 1987 – J.F. Drinkwater, *The Gallic Empire – separatism and continuity in the north-western provinces of the Roman Empire, A.D. 260–274*, Stuttgart 1987.

Drinkwater 1998 – J.F. Drinkwater, The usurpers Constantine III (407–411) and Jovinus (411–413), in: *Britannia* 29, 1998, 269–298.

Drinkwater 2000 – J.F. Drinkwater, The Revolt and Ethnic Origin of the Usurper Magnentius (350–353), and the Rebellion of Vetranio (350), in: *Chiron* 30, 2000, 131–159.

Dumville 1984 – D.N. Dumville, The chronology of De excicio Britanniae, Book I, in: M. Lapidge/D.N. Dumville (ed.), *Gildas. New approaches*, Woodbridge 1984.

Eardley-Wilmot 1899 – S. Eardley-Wilmot, *Our navy for a thousand years. A concise account of all the principal operations in which the British navy has been engaged from the time of King Alfred to the recapture of Khartoum*, London 1899.

Eck 2016 – W. Eck et al., Eine Konstitution aus dem Jahr 152 oder 153 für niedermösische und britannische Truppen, abgeordnet nach Mauretania Tingitana 187, in: *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik* 199, 2016, 187–201.

Eck/Lieb 1993 – W. Eck/H. Lieb, Ein Diplom für die *classis Ravennas* vom 22. November 206, in: *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik* 96, 1993, 75–88.

Eck/Pangerl 2008 – W. Eck/A. Pangerl, Das erste Diplom für die Flotte von Britannien aus dem Jahr 93 n. Chr., in: *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik* 165, 2008, 227–231.

Edmondson 1990 – J.C. Edmondson, Romanization and Urban Development in Lusitania, in: T. Blagg/M. Millett (ed.), *The Early Roman Empire in the West*, Oxford 1990, 151–178.

Edwards/Green 1977 – D.A. Edwards/C.J.S. Green, The Saxon Shore fort and settlement at Brancaster, in: D.E. Johnston (ed.), *The Saxon Shore*, London 1977, 21–29.

Ehrenberg 1928 – V. von Ehrenberg, Mago (6), in: *RE* xiv.1, 1928, 499–505.

Eichholz 1953 – D.E. Eichholz, Constantinus Chlorus' invasion of Britain, in: *Journal of Roman Studies* 43, 1953, 41–46.

Elbern 1984 – S. Elbern, *Usurpationen im spätrömischen Reich*, Bonn 1984.

Ellis 1978 – P.B. Ellis. *Caesar's invasion of Britain*, London 1978.

Ellmers 1969 – D. Ellmers, Keltischer Schiffbau, in: *Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums* 1969, 73–122.

Engels 1978 – D. Engels, Donald, *Alexander the Great and the Logistics of the Macedonian Army*, Berkeley 1978.

Enßlin 1923 – W. Enßlin, Kaiser Julians Gesetzgebungswerk und Reichsverwaltung, in: *Klio* 18, 1923, 104–199.

Erdkamp 1995 – P. Erdkamp, The Corn Supply of the Roman Armies During the Third and Second Centuries B.C., in: *Historia* 44, 1995, 168–191.

Erdrich 2000 – M. Erdrich et al., Traprain Law: native and Roman on the northern frontier, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 130, 2000, 441–456.

Erol/Pirazzoli 1992 – O. Erol/P.A. Pirazzoli, Seleucia Pieria: an ancient harbour submitted to two successive uplifts, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 21, 1992, 317–327.

Esmonde Cleary 1989 – A.S. Esmonde Cleary, *The ending of Roman Britain*, Lanham 1989.

Evans 2010 – E.M. Evans, Caerleon, including Bulmore, in: B.C. Burnham/J.L. Davies (ed.), *Roman Frontiers in Wales and the Marches*, Aberystwyth 2010, 161–171.

Fairclough 2014 – J. Fairclough, Felixstowe Roman Port, in: *Proceedings of the Suffolk Institute of Archaeology and History* 42.2, 2014, 253–276.

Fairclough/Plunkett 2000 – J. Fairclough/S.J. Plunkett, Drawings of Walton Castle and other Monuments in Walton and Felixstowe, in: *Proceedings of the Suffolk Institute of Archaeology and History* 39.4, 2000, 419–459.

Feissel 1983 – D. Feissel, *Recueil des inscriptions chrétiennes de Macédoine du IIIe au VIe siècle*, Paris 1983.

Feissel/Gascou 2000 – D. Feissel/J. Gascou, Documents d'archives romains inédits du Moyen Euphrate (III s. après J.-C.), in: Journal des Savants 2000, 157–208.

Ferguson 1888 – R.S. Ferguson, The Roman camp at Muncaster, in: *Transactions of the Cumberland and Westmoreland Antiquarian and Archaeological Society* 9, 1888, 296–297.

Ferrero 1878 – E. Ferrero, *L'ordinamento delle armate Romane*, Turin 1878.

Ferrero 1884 – E. Ferrero, *Iscrizioni e ricerchi nuove intorno all'ordinamento delle armate dell'Impero romano*, Turin 1884.

Ferris/Jones 1980 – I.M. Ferris/R.F.J. Jones, Excavations at Binchester 1976–1979, in: W.S. Hanson/L.J.F. Keppie (ed.), *Roman Frontier Studies 1970*, Oxford 1980, 233–254.

Fiebiger 1894 – O. Fiebiger, De classium Italicarum historia et institutis, in: *Leipziger Studien zur classischen Philologie* 15, 1894, 277–467.

Fitzgerald 1994 – M.A. Fitzgerald, The ship. In: J.P. Oleson (ed.), *The Harbours of Caesurea Maritima vol. 2: The Finds and the Ship*, Oxford 1994, 163–255.

Fitzpatrick 1985 – A. Fitzpatrick, The distribution of Dressel 1 amphorae in northwestern Europe, in: *Oxford Journal of Archaeology* 4, 1985, 305–341.

Fitzpatrick/Scott 1999 – A.P. Fitzpatrick/P.R. Scott, The Roman bridge at Piercebridge, North Yorkshire-County Durham, in: *Britannia* 30, 1999, 111–132.

Foord/Home 1913 – E. Foord/G. Home, *England invaded*, London 1913.

Forbiger 1848 – A. Forbiger, *Handbuch der alten Geographie, aus den Quellen bearbeitet. Vol. 3: Europa*, Leipzig 1848.

Fox 1911 – G.E. Fox, Romano-British Suffolk, in: W. Page (ed.), *The Victoria History of the County of Suffolk vol. 1*, 1911, 279–323.

Francisco Martín 1996 – J. de Francisco Martín, *Conquista y Romanización de Lusitania*, Salamanca ²1996.

Franke 2000 – T. Franke, Legio XIV Gemina, in: Y. Le Bohec (ed.), *Les Légions de Rome sous le Haut-Empire*, Lyon 2000, 191–202.

Freeman 2008 – P. Freeman, Julius Caesar, New York 2008.

Frere 1974 – S. Frere et al., The Roman Fortress at Longthorpe, in: *Britannia* 5, 1974, 1–129.

Frere 1999 – S. Frere, *Britannia*, London ³1999.

Frere/Fulford 2001 – S.S. Frere/M.G. Fulford, The Roman invasion of AD 43, in: *Britannia* 32, 2001, 35–45.

Fulford 1989 – M. Fulford, The economy of Roman Britain, in: M. Todd (ed.), *Research on Roman Britain 1960–1989*, London 1989, 175–202.

Fulford 2000 – M.G. Fulford, The organisation of legionary supply: the Claudian invasion of Britain, in: R.J. Brewer (ed.), *Roman fortresses and their legions*, London 2000, 41–50.

Fulford 2004 – M. Fulford, Economic Structures, in: M. Todd (ed.), *A companion to Roman Britain*, London 2004, 309–326.

Fuller 1965 – J.F.C. Fuller, *Caesar: Man, Soldier and Tyrant*, New York 1965.

Furneaux/Anderson 1922 – H.J. Furneaux/J.G.C. Anderson, Cornelii Taciti De Vita Agricolae, Oxford ²1922.

Galsterer 1971 – H. Galsterer, *Untersuchungen zum römischen Städtewesen auf der iberischen Halbinsel*, Berlin 1971.

Garland/Klien 1985 – C. Garland/H.S. Klien, The allotment of space for slaves aboard eighteenth-Century British slave ships, in: *William and Mary Quarterly* 42, 1985, 238–248.

Gelzer 1960 – M. Gelzer, Caesar. *Der Politiker und Staatsmann*. Wiesbaden 1960.

Geschwinde/Lönne 2009 – M. Geschwinde/P. Lönne, Die Spur der Sandalennägel. Hintergründe zur Entdeckung eines römischen Schlachtfeldes, in: *Archäologie in Deutschland* 2009, 38–39.

Geschwinde 2009a – M. Geschwinde et al., Roms vergessener Feldzug – Die Entdeckung eines römischen Schlachtfeldes des 3. Jahrhunderts am Harzhorn bei Kalefeld Ldkr. Northeim, in: *Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen* 2009, 12–15.

Geschwinde 2009b – M. Geschwinde et al., Roms vergessener Feldzug – Das neu entdeckte Schlachtfeld am Harzhorn in Niedersachsen, in: *2000 Jahre Varusschlacht – Konflikt*. Herausgegeben von der Varusschlacht im Osnabrücker Land GmbH – Museum und Park Kalkriese, Stuttgart 2009, 228–232.

Geus 1994 – K. Geus, *Prosopographie der literarisch bezeugten Karthager*, Leuven 1994.

Giardina 2010 – B. Giardina, *Navigare necesse est. Lighthouses from Antiquity to the Middle Ages*, Oxford 2010.

Gibson 2006 – B. Gibson, *Statius Silvae 5. Edited with an Introduction, Translation and Commentary*, Oxford 2006.

Gilliver 2007 – K. Gilliver, The Augustan reform and structure of the Imperial army, in: P. Erdkamp (ed.), *A companion to the Roman army*, New York 2007, 183–200.

Gillmore 1996 – C.M. Gillmore. Naval logistics of the cross-Channel operation 1066, in: S. Morillo (ed.), *The battle of Hastings: sources and interpretations*, Woodbridge 1996, 113–128.

Goldsworthy 1996 – A. Goldsworthy, *The Roman Army at War, 100 B.C.–A.D. 200*, Oxford 1996.

Goldsworthy 2006 – A. Goldsworthy, *Caesar: Life of a Colossus*, New Haven 2006.

Goltz/Hartmann 2008 – A. Goltz/U. Hartmann, Claudius Gothicus und Aurelianus, in: K.-P. Johne (ed.), *Die Zeit der Soldatenkaiser. Krise und Transformation des Römischen Reiches im 3. Jh. n. Chr. (235–284). Band 1*, Berlin 2008, 297–323.

Goodchild 1956 – R.G. Goodchild, Harbours, docks and lighthouses, in: C.J. Singer et al. (ed.), *A history of technology vol.* 2, 516–524, Oxford 1956.

Goscinny/Uderzo 1959 – R. Goscinny/A. Uderzo, A. le Gaulois (1), in: *Pilote* 1, 1959, 16.

Gosselin 1971 – J.-Y. Gosselin et al., Fouilles de Boulogne-sur-Mer (Bononia). Rapport préliminaire, in: Revue du Nord 211, 1971, 669–679.

Gosselin/Seillier 1973 – J.-Y. Gosselin/C. Seillier, La flotte de Bretagne à Boulogne-sur-Mer, in: *Septentrion* 3, 55–56.

Graham 1978 – A.J. Graham, The numbers at Lugdunum, in: *Historia* 27, 1978, 625–630.

Grainge 2005 – G. Grainge, *The Roman invasions of Britain*, Stroud 2005.

Grant 1969 – M. Grant, *Julius Caesar*, London 1969.

Green 1969 – H.J.M. Green, Roman Godmanchester, in: *Current Archaeology* 16, 1969, 133–138.

Green 1975 – H.J.M. Green, Roman Godmanchester, in: W. Rodwell/T. Rowley, *The 'small towns' of Roman Britain*, Oxford 1975, 183–210.

Green 1977 – H.J.M. Green, *Godmanchester*, Cambridge 1977.

Gregory 2001 – R.A. Gregory, Excavations by the late G.D.B. Jones and C.M. Daniels along the Moray Firth littoral, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 131, 2011, 177–222.

Grimm 1999 – O. Grimm, *Das kaiserzeitliche Bootshaus von Stend i Fana (Norwegen)*, Marburg 1999.

Grimm 2001 – O. Grimm, Norwegian boathouses from the late roman and migration period – an analysis of their military function, in: B. Storgaard (ed.), *Military aspects of the aristocracy in Barbaricum in the Roman and Early Migration Periods*, København 2001, 55–66.

Grimm 2002 – O. Grimm, The military context of Norwegian boathouses (AD 1–1500), in A. Norgård Jørgensen et al. (ed.), *Maritime Warfare in Northern Europe*, København 2002, 105–125.

Grosse 1920 – R.E. Grosse, *Römische Militärgeschichte von Gallienus bis zum Beginn der byzantinischen Themenverfassung*, Berlin 1920.

Gruen 1996 – E.S. Gruen, The expansion of the empire under Augustus, in: A. Bowman et al. (ed.), *The Augustan Empire*, Cambridge 1996, 147–197.

Guillerm 2001 – A. Guillerm, Zur Archäologie keltischer Schiffe, in: *Skyllis* 4, 2001, 26–33.

Gurney 2002 – D. Gurney, *Outposts of the Roman Empire: A Guide to Norfolk's Roman Forts at Burgh Castle, Caister-on-Sea and Brancaster*, Peterborough 2002.

Haalebos 2000 – J.K. Haalebos, Die wirtschaftliche Bedeutung des Nijmegener Legionslagers und seiner Canabae, in: Thomas Grünewald (ed.), *Germania inferior. Besiedlung, Gesellschaft und Wirtschaft an der Grenze der römisch-germanischen Welt*, Berlin 2000, 464–479.

Hague 1973 – D.B. Hague, Lighthouses, in: D.J. Blackmann (ed.), *Marine archaeology; proceedings of the twenty-third symposium of the Colston Research Society held in the University of Bristol*, London 1973, 293–316.

Hague/Christie 1975 – D.B. Hague/R. Christie, *Lighthouses: their architecture, history and archaeology*, Llandysul 1975.

Hanson/Yeoman 1987 – W.S. Hanson/P.A. Yeoman, *Elginhaugh. A Roman fort and its environs*, Edinburgh 1987.

Hanson 1978 – W.S. Hanson, Roman campaigns north of the Forth-Clyde isthmus: the evidence of the temporary camps, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 109, 1977–1978, 140–150.

Hanson 1980 – W.S. Hanson, The first Roman occupation of Scotland, in W.S. Hanson/L.J.F. Keppie, *Roman Frontier studies 1979: Papers presented to the 12th International Congress of Roman Frontier Studies*, Oxford 1980, 15–43.

Hanson 1984 – W.S. Hanson, Inveresk Roman fort: trial trenching, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 114, 1984, 251–259.

Hanson 2007a – W.S. Hanson, *A Roman Frontier Fort in Scotland: Elginhaugh*, Stroud 2007.

Hanson 2007b – W.S. Hanson et al., *Elginhaugh: A Flavian Fort and its Annexe, vol. i–ii*, London 2007.

Harding 2004 – D.W. Harding, The Iron Age in Northern Britain: Celts and Romans, Natives and Invaders, New York 2004.

Harris 1989 – W.V. Harris, Roman expansion in the West, in: F.W. Walbank (ed.), *The Rise of Rome to 220 BC*, Cambridge 1989, 107–162.

Hartley 1993 – B.R. Hartley, The Roman period AD 70–410: Military activity, in: D.A. Spratt, *Prehistoric and Roman archaeology in North-East Yorkshire*, Oxford 1993, 160–166.

Hartmann 2001 – U. Hartmann, *Das palymrenische Teilreich*, Stuttgart 2001.

Harrod 1859 – H. Harrod, Notice of excavations made at Burgh Castle, Suffolk, in the years 1850 and 1855, in: *Norfolk Archaeology* 5, 1859, 146–160.

Hassall 1976 – M.W.C. Hassall, Britain in the notitia, in: R. Goodburn/P. Bartholomew, *Aspects of the notitia dignitatum*, Oxford 1976, 103–141.

M.W.C. Hassall, Altars, Curses and other Epigraphic Evidence, in: W. Rodwell (ed.), *Temples, Churches and Religion. Recent Research in Roman Britain, with a Gazetteer of Romano-Celtic Temples in Continental Europe*, Oxford 1980, 79–89.

Hassall 2000 – M.W.C. Hassall, Pre-Hadrianic legionary dispositions in Britain, in R.J. Brewer (ed.), *Roman fortresses and their legions*, London 2000, 51–65.

Hauschild 1977 – T. Hauschild, El faro romano de La Coruña (Torre de Hércules). Problemas de su reconstrucción, in: *Actas del Bimilenario de Lugo*, Lugo 1976, 131–156.

Hausen 1979 – J. Hausen, *Schiffbau in der Antike: Beitrag zur Geschichte des Schiffbaus. Konstruktion und Festigkeit der Schiffe in der Antike*, Herford 1979.

Haverfield 1912 – F. Haverfield, Notes on the Roman coast defences of Britain, especially in Yorkshire, in: *Journal of Roman Studies* 2, 1912, 201–214.

Haverfield 1918 – F. Haverfield, Agricola and the Antonine Wall, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 52, 1918, 174–181.

Haywood 1999 – J. Haywood, *Dark Age Naval Power. A Reassessment of Frankish and Anglo-Saxon Seafaring Activity. 2nd Edition*, Hockwold cum Wilton 1999.

Hazenberg 2000 – T. Hazenberg, *Leiden-Roomburg 1995–1997: archeologisch onderzoek naar het Kanaal van Corbulo en de vicus van het castellum Matilo*, Amersfoort 2000.

Heil 2003 – M. Heil, On the Date of the Title Britannicus Maximus of Septimius Severus and his Sons, in: *Britannia* 34, 2003, 268–271.

Held 2002 – W. Held, Die Residenzstädte der Seleukiden, in: *Jahrbuch des Deutschen Archäologischen Instituts* 117, 2002, 217–249, 240–241.

Held 2009 – W. Held, Die Karer und die rhodische Peraia, in: F. Rumscheid (ed.), *Die Karer und die Anderen*, Bonn 2009, 121–134.

Henig 1995 – M. Henig, *The Art of Roman Britain*, London 1995.

Herz 1985 – P. Herz, Zeugnisse römischen Schiffsbaus in Mainz. Die Severer und die expeditio Britannica, in: *Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums* 32, 1985, 422–435.

Hessing 1995 – W.A.M. Hessing, Das niederländische Küstengebiet, in: T. Becherrt/ W.J.H. Willems (ed.), *Die römische Reichsgrenze zwischen Mosel und Nordseeküste*, Stuttgart 1995, 89–101.

Heubner 1984 – H. Heubner, *Kommentar zum Agricola des Tacitus*, Göttingen 1984.

Hewitt 1966 – H.J. Hewitt, *The Organization of War under Edward III.*, Manchester 1966.

Higham/Jones 1975 – N. Higham/G. Jones, Frontier, forts and farmers, in: *Archaeological Journal* 132, 16–53.

Higham 1994 – N.J. Higham, *The English conquest. Gildas and Britain in the fifth century*, Manchester 1994.

Hill 2002 – P.R. Hill, The development of the Stanegate, in: P.R. Hill (ed.), *Polybius to Vegetius. Essays on the Roman Army and Hadrian's Wall Presented to Brian Dobson to mark his 70th birthday*, Durham 2002, 87–102.

Hinchliffe/Green 1985 – J. Hinchliffe/C.J.S. Green, *Excavations at Brancaster 1974 and 1977*, Dereham 1985.

Hind 1983 – J.G.F. Hind, Caledonia and its occupation under the Flavians, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 113, 1983, 373–378.

Hind 1989 – J.G.F. Hind, The invasion of Britain in AD 43 – an alternative strategy for Aulus Plautius, in: *Britannia* 20, 1989, 1–21.

Hirt 2010 – A.M. Hirt, *Imperial mines and quarries in the Roman world*, Oxford 2010.

Hocker 1995 – F.M. Hocker, Lead hull sheathing in antiquity, in: H.E. Tzalas (ed.), *Tropis III – 3rd international symposium on ship construction in antiquity*, Athen 1995, 197–206.

Hocker 2004 – F.M. Hocker, Bottom-based shipbuilding in Northwestern Europe, in: F.M. Hocker/C.A. Ward (ed.), *The philosophy of shipbuilding. Conceptual approaches to the study of wooden ships*, College Station 2004, 65–93.

Höckmann 1984 – O. Höckmann, Darstellungen von zwei römischen Ziegelstempeln aus Mainz, in: *Archäologisches Korrespondenzblatt* 14, 1984, 319–324.

Höckmann 1986 – O. Höckmann, Römische Schiffsverbände auf dem Ober- und Mittelrhein und die Verteidigung der Rheingrenze in der Spätantike, in: *Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums* 33, 1986, 369–416.

Hodgkinson 2017 – J. Hodgkinson, The Development of Iron Production in the Roman Weald, in: D. Bird, *Agriculture and Industry in South-Eastern Britain*, Oxford 2017, 282–300.

Hodgson 1995 – N. Hodgson, Were there two Antonine occpations of Scotland?, in: *Britannia* 26, 1995, 29–49.

Hodgson 2000 – N. Hodgson, The Stanegate: A Frontier Rehabilitated, in: *Britannia* 31, 2000, 11–22.

Hodgson 2009 – N. Hodgson, The Abandonment of Antonine Scotland: its date and causes, in: W.S. Hanson (ed.), *The Army and Frontiers of Rome. Papers offered to David J. Breeze*, Portsmouth 2009, 185–193.

Hodgson 2009 – N. Hodgson, *Hadrian's Wall, 1999–2009: a summary of excavations and research prepared for the thirteenth pilgrimage of Hadrian's Wall, 8–14 August 2009*, Kendal 2009.

Hodgson 2014 – N. Hodgson, The British Expedition of Septimius Severus, in: *Britannia* 45, 2014, 31–51.

Hoffmann 1970 – D. Hoffmann, *Das spätrömische Bewegungsheer und die Notitia dignitatum. Voll. 1–2*, Düsseldorf 1970.

Holder 1982 – P.A. Holder, *The Roman Army in Britain*, London 1982.

Holmes 2003 – N. Holmes, *Excavation of Roman sites at Cramond*, Edinburgh 2003.

Holmes 2003 – N.M. Holmes, *The excavation of Roman sites at Cramond, Edinburgh, 1975–81*, Edinburgh 2003.

Honigmann 1923 – E. Honigmann, Seleucia (Pieria), in: *RE* 2 A, 1923, 1184–2000.

Hooppell 1891 – R.E. Hooppell, *Vinovia: A buried Roman city in the county of Durham*, London 1891.

Hoppe 2002 – K.N. Hoppe, Teredo Navalis – the cryptogenic shipworm, in: E. Leppäkoski et al. (ed.), *Invasive Aquatic Species of Europe*, Dordrecht 2002, 116–119.

Hornsby/Laverick 1932 – W. Hornsby/J.D. Laverick, The Roman signal station at Goldsborough near Whitby, Yorkshire, in: *The Archaeological Journal* 89, 203–219.

Hornsby/Stanton 1912 – W. Hornsby/R. Laverick, The Roman fort at Huntcliffe near Saltburn, in: *Journal of Roman Studies* 2, 215–232.

Howe/Lakin 2004 – E. Howe/D. Lakin, *Roman and medieval Cripplegate, City of London: archaeological excavations, 1992–8*, London 2004.

Hübner 1899 – E. Hübner, Carteia, in: *RE* iii.2, 1899, 1617–1620.

Huisman 1995 – K. Huisman, De Drususgrachten: een nieuwe hypothese, in: *Westerheem* 44, 1995, 188–194.

Hull 1963 – R.M. Hull, Roman Gazetteer, in I.A. Richmond (ed.), *A History of the County of Essex, Vol. 3*, London 1963, 35–203.

Hunt 1998 – D. Hunt, Julian, in: A. Cameron/P. Garnsey (ed.), *The Late Empire, AD 337–425*, Cambridge 1998, 44–77.

Hunter 2000 – F. Hunter, *Excavations at Birnie, Moray, 1999*, Department of Archaeology, National Museums Scotland 2000 (unpubl.).

Huß 1985 – W. Huß, *Geschichte der Karthager*, München 1985.

Hutter 1973 – S. Hutter, *Der römische Leuchtturm von La Coruna*, Mainz 1973.

Jarrett 1969 – M.G. Jarrett, Thracian Units in the Roman Army, *Israel Exploration Journal* 19, 1969, 215–224.

Jarrett 1976 – M.G. Jarrett, *Maryport, Cumbria: A Roman Fort and its Garrison*, Kendal 1976.

Jarrett 1994 – M.G. Jarrett, Non-legionary troops in Roman Britain. Part one: the units, in: *Britannia* 25, 1994, 35–77.

Jobey 1976 – G. Jobey, Traprain Law: a summary, in: D.W. Harding (ed.), *Hillforts: later prehistoric earthworks in Britain and Ireland*, London 1976, 191–204.

Johne 2006 – K.-P. Johne, *Die Römer an der Elbe*, Berlin 2006.

Johnson 1987 – A. Johnson, *Römische Kastelle*, Mainz 1987.

Johnson 1979 – S. Johnson, *The Roman forts of the Saxon Shore. 2nd Edition*, London 1979.

Johnson 1980 – S. Johnson, A later Roman helmet from Burgh Castle, in: *Britannia* 11, 303–312.

Johnson 1981 – S. Johnson, The construction of the Saxon Shore fort at Richborough, in: A. Detsicas (ed.), *Collectanea Historica: Essays in Memory of Stuart Rigold*, Maidstone 1981, 23–31.

Johnson 1983 – S. Johnson, *Burgh Castle: excavations by Charles Green, 1958–1961*, Dereham 1983.

Johnson 1989 – S. Johnson, The architecture of the Saxon Shore forts, in: V.A. Maxfield (ed.), The Saxon Shore. A Handbook, Exeter 1989, 30–44.

Johnston 1977 – D.E. Johnston (ed.), *The Saxon Shore*, Oxford 1977.

Jones/Keillar 1984 – G.D.B. Jones/I. Keillar, Bellie roman marching camp, *Discovery and Excavations in Scotland* 1984, 12.

Jones/Woolliscroft 2001 – G.D.B. Jones/D. Woolliscroft, *Hadrian's Wall from the air*, Stroud 2001.

Jones 1983 – C. Jones, Walls in the sea – the goradau of Menai, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 12, 1983, 27–40.

Jones 1982 – G.D.B. Jones, The Solway Frontier: Interim report 1976–1981, in: *Britannia* 13, 1982, 283–297.

Jones 2004 – G.D.B. Jones, Excavations on a coastal tower: Campfield Tower 2b, Bowness-on-Solway, in: R.J.A. Wilson/I. Caruana (ed.), *Romans on the Solway. Essays in honour of Richards Bellhouse*, Kendal 2004, 174–183.

Jones 1988 – M.E. Jones, The Appeal to Aetius in Gildas, in: *Nottingham Medieval Studies* 32, 1988, 141–155.

Jones 2002 – M.J. Jones, *Roman Lincoln: conquest, colony and capital*, Stroud 2002.

Jones 2004 – M.J. Jones, Cities and urban life, in: M. Todd (ed.), *A companion to Roman Britain*, Oxford 2004, 162–192.

Jones 2011 – R.H. Jones, *Roman camps in Scotland*, Edinburgh 2011.

Jones 2012 – R.H. Jones, *Roman camps in Britain*, Stroud 2012.

Junkelmann 1986 – M. Junkelmann, *Die Legionen des Augustus*, Mainz 1986.

Kahanov 1999 – Y. Kahanov, Some aspects of lead sheathing in ancient ship construction, in: H.E. Tzalas (ed.), *Tropis V – 5th international symposium on ship construction in antiquity*, Athen 1999, 219–224.

Kapitän 1984 – G. Kapitän, Ancient anchors – technology and classification, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 13, 1984, 33–44.

Keay 1981 – S.J. Keay, The conventus Tarraconensis in the Third Century A.D.: Crisis or Change?, in: A. King/M. Henig (ed.), *The Roman West in the third century. Contributions from archaeology and history*, Oxford 1981, 451–486.

Keay 1988 – S.J. Keay, *Roman Spain*, London 1988.

Kehne 2002 – P. Kehne, Limitierte Offensiven: Drusus, Tiberius und die Germanienpolitik im Dienste des augusteischen Prinzipats, in: J. Spielvogel (ed.), *Res publica reperta. Zur Verfassung und Gesellschaft der römischen Republik und des frühen Prinzipats. Festschrift für Jochen Bleicken*, Stuttgart 2002, 297–321.

Kemmers 2005 – F. Kemmers, The coin finds from the Roman fort Albaniana (The Netherlands), in: C. Alfaro et al. (ed.), *XIII Congreso internacional de numismática. Madrid 2003*, Madrid 2005, 709–714.

Kent 1979 – J.P.C. Kent, The end of Roman Britain: the literary and numismatic evidence reviewed, in: P.J. Casey (ed.), *The End of Roman Britain*, Oxford 1979, 15–27.

Keppie 1981 – L.J.F. Keppie, Mons Graupius: the search for a battlefield, in: J. Kenworthy (ed.), *Agricola's Campaigns in Scotland*, Edinburgh 1981, 79–88.

Keppie 1983 – L.J.F. Keppie, Roman inscriptions from Scotland: some additions and corrections to RIB I, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 113, 1983, 391–404.

Keppie 1984 – L.J.F. Keppie, *The Making of the Roman Army*, Totowa 1984.

Keppie 1996 – L.J.F. Keppie, The Praetorian Guard Before Sejanus, in: *Athenaeum* 84, 1996, 101–124.

Keppie 2001 – L.J.F. Keppie, *The Antonine Wall: a hand-book to the surviving remains*, Glasgow 2001.

Kienast 1966 – D. Kienast, *Untersuchungen zu den Kriegsflotten der römischen Kaiserzeit*, Bonn 1966.

Kiessling 1953 – E. Kiessling, Potamophylax, in: *RE* 20, 1953, 1029–1030.

Kissel 1995 – Th. Kissel, *Untersuchungen zur Logistik des römischen Heeres in den Provinzen des griechischen Ostens 27 v. Chr.–235 n. Chr.*, St. Katharinen 1995.

Kitson Clark 1935 – M. Kitson Clark, *Gazetteer of Roman Remains in East Yorkshire*, Leeds 1935.

Klee 1959 – K. Klee, *Dokumente zum Unternehmen „Seelöwe". Die geplante deutsche Landung in England 1940*, Göttingen 1959.

Kley 1964 – J. van der Kley, Profiel door de gracht van Corbulo bij Leiden, in: *Westerheem* 23, 1964, 95–104.

Klotz 1927 – A. Klotz, *Kommentar zum Bellum Hispaniense*, Leipzig/Berlin 1927.

Köhn 1991 – W. Köhn, *Die nacheiszeitliche Entwicklung der südlichen Nordsee. Paläogeographische Karten für die südliche Nordseeküste*, Hannover 1991.

Kolb 1977 – F. Kolb, Der Aufstand der Provinz Africa Proconsularis im Jahr 238 n.Chr.: die wirtschaftlichen und sozialen Hintergründe, in: *Historia* 26, 1977, 440–478.

Kolb 1987 – F. Kolb, *Diokletian und die Erste Tetrarchie*, Berlin 1987.

Konen 2000 – H.C. Konen, *Classis Germanica*, St. Katharinen 2000.

Konen 2003 – H. Konen, Migration und Mobilität unter den Angehörigen der Alexandrinischen und Syrischen Flotte. *Laverna* 14, 2003, 18–47.

Konen 2011 – H. Konen, Die römischen Kastelle am Oude Rijn (NL) und ihre Logistik (1.–3. Jahrhundert n. Chr.), in: P. Herz et al., *Ökonomie und Politik: Facetten europäischer Geschichte im Imperium Romanum und dem frühen Mittelalter*, Berlin 2011, 73–112.

Kornemann 1909 – E. Kornemann, Zu den Germanienkriegen unter Augustus aufgrund eines neugefundenen Tiberiusbriefes, in: *Klio* 9, 1909, 422–449.

Kreucher 2003 – G. Kreucher, *Der Kaiser Marcus Aurelius Probus und seine Zeit*, Stuttgart 2003.

Kromayer/Veith 1928 – J. Kromayer/G. Veith, *Heerwesen und Kriegsführung der Griechen und Römer*, München 1928.

Kruschwitz 2002 – P. Kruschwitz, *Carmina Saturnia Epigraphica*, Stuttgart 2002.

Kuhoff 1983 – W. Kuhoff, *Studien zur zivilen senatorischen Laufbahn im 4. Jahrhundert n.Chr. Ämter und Amtsinhaber in Clarissimat und Spektabilität*, Frankfurt a. M. 1983.

Labisch 1975 – A. Labisch, *Frumentum Commeatusque: Die Nahrungsmittelversorgung der Heere Caesars*, Meisenheim an Glan 1975.

Lakin 2002 – D. Lakin et al., *The Roman tower at Shadwell, London: a reappraisal*. London 2002.

Langenbach 1998 – K. Langenbach, *Eisenzeitliche Schiffsausrüstung im Bereich von Nord- und Ostsee*, Altenburg 1998.

Laurence 2011 – R. Laurence et al., *The City in the Roman West, c. 250 BC–c. AD 250*. Cambridge 2011.

Le Bohec 1989 – Y. Le Bohec, *L'Armee romaine sous le haut-empire*, Paris 1989.

Le Roux 1982 – P. Le Roux, *L'armée romaine et l'organisation des provinces Ibériques*, Paris 1982.

Leach/Wilkes 1977 – J.D. Leach/J.J. Wilkes, The Roman Military Base at Carpow, Perthshire, Scotland: Summary of recent investigations, in: J. Fitz (ed.), *Limes, Akten des XI. Internationalen Limeskongresses*, Budapest 1977, 47–62.

Lehmann-Hartleben 1923 – K. Lehmann-Hartleben: *Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres. Beiträge zur Geschichte des Städtebaus im Altertum*, Leipzig 1923.

Lehmann 2011 – G.A. Lehmann, *Imperium und Barbaricum. Neue Befunde und Erkenntnisse zu den römisch-germanischen Auseinandersetzungen im nordwestdeutschen Raum – von der augusteischen Okkupationsphase bis zum Germanien-Zug des Maximinus Thrax (235 n. Chr.)*, Wien 2011.

Leigh 2009 – M. Leigh, Neronian literature: Seneca and Lucan, in: M. Griffin (ed.), *A companion to Julius Caesar*, Oxford 2009, 239–251.

Lemmon/Darrall Hill 1966 – C.H. Lemmon/J. Darrall Hill, The Romano-British site at Bodiam, in: *Sussex Archaeological Collections* 104, 1966, 88–102.

Lesquier 1918 – J. Lesquier, *L'armée romaine d'Egypte d'Auguste à Dioclétien*, Kairo 1918.

Lewin 1852 – T. Lewin, *The invasion of Britain by Julius Caesar with replies to the remarks of the Astronomer-Royal and of the late Camden Professor of Ancient History at Oxford*, London ²1862.

Lewis/Jones 1969 – P.R. Lewis/G.D.B. Jones, The Dolaucothi gold mines, I: the surface evidence, in: *The Antiquaries Journal* 49, 1969, 244–272.

L'Hour 1987 – M. L'Hour, Un site sous-marin sur le cote de l'Armorique: l'èpave de Ploumanac'h, in: *Revue Archéologique de l'Ouest* 4, 1987, 113–131.

Liddell Hart 1939 – B.H. Liddell Hart, *The defence of Britain*, London 1939.

Lippold 1998 – A. Lippold, *Die Historia Augusta. Eine Sammlung römischer Kaiserbiographien aus der Zeit Konstantins*, Stuttgart 1998.

Lipsius 1598 – J. Lipsius, *Admiranda sive De Magnitudine Romana*, Antwerpen 1598.

Lloyd-Morgan 1980 – G. Lloyd-Morgan, Roman mirrors and Pictish symbol: a note on trade and contact, in: W.S. Hanson/L.J.F. Keppie, *Roman Frontier studies 1979: Papers presented to the 12th International Congress of Roman Frontier Studies*, Oxford 1980, 96–100.

Löffl 2010 – J. Löffl, *Die römische Expansion*, Berlin 2010.

Lörincz 2000 – B. Lörincz, Legio II Adiutrix, in: Y. Le Bohec (ed.), *Les Légions de Rome sous le Haut-Empire*, Lyon 2000, 161–168.

Loriot 1975 – X. Loriot, Les premières années de la grande crise du IIIe siècle. De l'avènement de Maximin le Thrace (235) à la mort de Gordien III (244), in: *Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt* II.2, 1975, 657–787.

Loriot 1992 – X. Loriot, La carrière d'Allectus jusqu'à son élévation à la pourpre, in: M. Christol et al. (ed.), *Institutions, société et vie politique dans l'Empire romain au IVe siècle ap. J.-C.*, Rom 1992, 161–169.

Loriot 1997 – X. Loriot, Un mythe historiographique: l'expédition de L. Artorius Castus contre les Armoricains, in: *Bulletin de la Société nationale des antiquaires de France* 1997, 85–87.

Lyne 2009 – M.A.B. Lyne, *Excavations at Pevensey Castle 1936 to 1964*, Oxford 2009.

Lynn 1993 – J. Lynn, The History of Logistics and Supplying War, in: J. Lynn (ed.), *Feeding Mars: Logistics in Western Warfare from the Middle Ages to the Present*, Boulder 1993, 9–27.

Macdonald 1935 – G. Macdonald, Nannienus 1, in: *RE* XVI 2, 1935, 1682–1683.

Macintosh Turfa/Steinmayer 1999 – J. Macintosh Turfa/A.G. Steinmeyer, The Syracusia as a Giant Cargo Vessel, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 28, 1999, 105–125.

MacMullen 1982 – R. MacMullen, The epigraphic habit in the Roman empire, in: *American Journal of Philology* 103, 1982, 233–246.

Malone 1925 – K. Malone, Artorius, in: *Modern Philology* 22, 1925, 367–374.

Manley 2002 – J. Manley, *AD 43 – The Roman Invasion of Britain: A Reassessment*, Stroud 2002.

Mann 1977 – J.C. Mann, The Reculver inscription – a note, in D.E. Johnson (ed.), *The Saxon Shore*, London 1977, 15.

Mann 1989 – J.C. Mann, The historical development of the Saxon shore, in: V. Maxfield (ed.), *The Saxon Shore. A Handbook*, Exeter 1989, 23–29.

Manning 2000 – W.H. Manning, The fortresses of legio XX, in: R.J. Brewer (ed.), *Roman fortresses and their legions*, London 2000, 69–81.

Margary 1973 – I. Margary, *Roman roads in Britain*, London ³1973.

Marsden 1969 – E.W. Marsden, *Greek and Roman artillery. Historical development*, Oxford 1969.

Marsden 1971 – E.W. Marsden, *Greek and Roman artillery. Technical treatises*, Oxford 1971.

Marsden 1967 – P. Marsden, *A Roman ship from Blackfriars, London*, London 1967.

Marsden 1994 – P. Marsden, *Ships of the Port of London: first to eleventh centuries AD*, London 1994.

Marsden 1995 – P. Marsden, Classical Mediterranean shipbuilding outside the Mediterranean, in: H.E. Tzalas (ed.), *Tropis IV – 4th international symposium on ship construction in antiquity*, Athen 1995, 297–310.

Martin 1987 – H.G. Martin, *Römische Tempelkultbilder*, Rom 1987.

Martínez Mera 2001 – J. Martínez Mera, Expedicións militares a Gallaecia na época republicana, in: *Gallaecia* 20, 2001, 297–316.

Mason 2003 – D.J.P. Mason, *Roman Britain and the Roman Navy*, Stroud 2003.

Massow 1932 – W. v. Massow, *Die Grabdenkmäler von Neumagen, vol. i: Textband, vol. ii: Tafelband*, Berlin 1932.

Matthews 1975 – J.F. Matthews, *Western aristocracies and imperial court A.D. 364–425*, Oxford 1975.

Maxfield 1989a – V. Maxfield (ed.), *The Saxon Shore. A Handbook*, Exeter 1989.

Maxfield 1989b – V.A. Maxfield, Conquest and Aftermath, in: M. Todd, Research on Roman Britain 1960–1989, London 1989, 19–29.

Maxwell 1980 – G.S. Maxwell, Agricola's campaigns: the evidence of the temporary camps, in: *Scottish Archaeological Forum* 12, 1980, 25–54.

Maxwell 1983 – G.S. Maxwell, Two inscribed Roman stones and architectural fragments from Scotland, in: Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland 113, 1983, 379–390.

Maxwell 1990 – G.S. Maxwell, *A Battle Lost: Romans and Caledonians at Mons Graupius*, Edinburgh 1990.

McGrail 1995 – S. McGrail, Romano-Celtic boats and ships: characteristic features, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 39, 2010, 390–399.

Merlat/Creston 1956 – P. Merlat/R.-Y. Creston, Considérations techniques sur la flotte des Vénètes et des Romains, in: *Annales de Bretagne* 63, 1956, 88–107.

Merlat/Emmanuelli 1956 – P. Merlat/P. Emmanuelli, César et les vénètes: Le combat naval de 56 av. J.-C., in: *Annales de Bretagne* 63, 1956, 55–87.

Merlat 1954 – P. Merlat, César et les Vénètes, in: *Annales de Bretagne* 61, 1954, 154–183.

Mertens/Despy-Meyer 1968 – J. Mertens/A. Despy-Meyer, La Belgique à l'époque Romaine, Brüssel 1968.

Mess 1913 – A. von Mess, *Caesar Sein Leben seine Zeit und seine Politik bis zur Begründung seiner Monarchie*, Leipzig 1913.

Meyer 1918 – E. Meyer, *Caesars Monarchie und der Principat des Pompejus*, Stuttgart 1918.

Meyer 1990 – E.A. Meyer, Explaining the epigraphic habit in the Roman empire: the evidence of epitaphs, in: *Journal of Roman Studies* 80, 1990, 74–96.

Millett 1990 – M. Millett, The Romanization of Britain. An Essay in Archaeological Interpretation, Cambridge 1990.

Millett 2007 – M. Millett, Roman Kent, in: J.H. Williams (ed.), The Archaeology of Kent, Woodbridge 2007, 135–184.

Milne 1996 – G. Milne, Blackfriars ship 1: Romano-Celtic, Gallo-Roman or *classis Britannicae*?, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 25, 1996, 234–238.

Milne 2000 – G. Milne, A Roman provincial fleet: the Classis Britannica reconsidered, in: O.G. Brock et al. (ed.), *The Sea in Antiquity*, Oxford 2000, 127–131.

Modrzejewski/Zawadzki 1970 – J. Modrzejewski/T. Zawadzki, Inscription latine d'un triérarque d'Égypte, in: *Études offertes à J. Macqueron*, Aix-en-Provence 1970, 529–543.

Morel 1986 – J.-M.A.W. Morel, The early Roman defended harbours at Velsen, North Holland, in: C. Unz (ed.), Studien zu den Militärgrenzen Roms III. Vorträge des 13. Internationalen Limeskongresses, Aalen 1986, 200–212.

Morel 1988 – J.-M.A.W. Morel, *Frührömische Schiffshäuser in Haltern, Hofestatt*, Ausgrabungen und Funde in Westfalen-Lippe 5, 1988, 221–249.

Morel 1991 – J.-M.A.W. Morel, Die Entwicklung der frühen römischen Militärhäfen in Nordwesteuropa, in: R. Aßkamp, *Die römische Okkupation nördlich der Alpen zur Zeit des Augustus. Kolloquium Bergkamen 1989: Vorträge*, Münster 1991, 159–166.

Morillo/Ochoa 2009 – A. Morillo/C.F. Fernández Ochoa, Faros y Navegación en el Cantábrico y el Atlántico Norte, in: Brigantium 20, 2009, 115–135.

Morris 1947 – A.J. Morris, The Roman Saxon Shore fort at Burgh Castle, Suffolk, in: *Proceedings of the Suffolk Institute of Archaeology* 24, 100–120.

Morris/Hawkes 1949 – A.J. Morris/C.F.C. Hawkes, The fort of the Saxon Shore at Burgh Castle, Suffolk, in: *Archaeological Journal* 106, 1949, 66–69.

Muir 1997 – R. Muir, *The Yorkshire countryside. A landscape history*, Edinburgh 1997.

Munby 1989 – J. Munby, The Study of the Saxon Shore, in: V. Maxfield (ed.), *The Saxon Shore. A Handbook*, Exeter 1989, 23–29.

Münzer 1924 – F. Münzer, Laelius 3, in: *RE* XII.1, 1924, 404–410,

Münzer 1933 – F. Münzer, L. Mummius (7a), in: *RE* XVI.1, 1933, 1195–1206.

Myhre 1985 – B. Myhre, Boathouses as Indicators of Political Organisation, in: *Norwegian Archaeological Review* 18, 1985, 37–60.

Myhre 1997 – B. Myhre, Boathouses and naval organisation, in: A. Nörgård Jørgensen et al. (ed.), *Military aspects of Scandinavian society in a European perspective AD 1–1300*, København 1997, 169–183.

Nenninger 2001 – M. Nenninger, *Die Römer und der Wald*, Stuttgart 2001.

Neumann 1968 – A.R. Neumann, Limitanei, in: *RE Suppl.* xi, 1968, 876–888.

Noel/Wright 1992 – M. Noel/J. Wright, The Roman Fort at Lanchester, Co. Durham, Geophysical Survey, in: *Archaeological Journal* 149, 1992, 69–81.

Numrich 1997 – B. Numrich, *Die Architektur der römischen Grabdenkmäler aus Neumagen. Beiträge zur Chronologie und Typologien*, Trier 1997.

Ogilvie/Richmond 1967 – R.M. Ogilvie/I. Richmond, *Cornelii Taciti De Vita Agricolae*, Oxford 1967.

Oleson 1983 – J.P. Oleson, A Roman sheave block from the harbour of Caesarea Maritima, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 12, 1983, 155–170.

Oleson 1988 – J.P. Oleson, The technology of Roman harbours, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 11, 1988, 147–157.

Oppermann 1958 – H. Oppermann, *Caesar – Wegbereiter Europas*, Göttingen 1958.

Osland 2006 – D. Osland, *The early Roman cities of Lusitania*, Oxford 2006.

Ottaway 2000 – P. Ottaway, Excavations on the site of the Roman signal station at Car House, Filey 1993–94, in: *The Archaeological Journal* 157, 2000, 79–199.

Palme 1994 – B. Palme, Die *classis Alexandrina* und der *kurios* der Gellia Didyme, in: *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik* 101, 1994, 87–95.

Pantaenius 2010 – Pantaenius Rund Skagen (ed.), *Hautnah! Berichte von einer außergewöhnlichen Regatte*, Kiel 2010.

Parker 2010 – S.T. Parker, Roman legionary fortresses in the East, in: R.J. Brewer (ed.), *Roman fortresses and their legions*, London 2000, 121–138.

Paschoud 2002 – F. Paschoud, *Histoire Auguste Tome v.2. Vies de Probus, Firmus, Saturnin, Proculus et Bonosus, Carus, Numérien et Carin*, Paris 2002.

Peacock 1971 – D.P.S. Peacock, Roman amphorae in pre-Roman Britain, in: M. Jesson/D. Hill (ed.), *The Iron Age and its hill-forts*, Southampton 1971, 169–188.

Peacock 1977 – D.P.S. Peacok, Bricks and tiles of the classis Britannica: petrology and origin, in: *Britannia* 8, 1977, 235–248.

Peacock 1984 – D.P.S. Peacock, Amphorae in Iron Age Britain: a reassessment, in: S. Macready and F.H. Thompson (eds), *Cross-Channel Trade*. London 1984, 37–42.

Pearson 2002 – A. Pearson, *The Roman Shore Forts*, Stroud 2002.

Peddie 1987 – J. Peddie, *Invasion: The Roman Conquest of Britain*, Gloucester 1987.

Peddie 1994 – J. Peddie, *The Roman War Machine*, Conshohocken 1994.

Percival 1976 – J. Percival, *The Roman Villa: An Historical Introduction*, London: Batsford, 1976.

Petit 1994 – P. Petit, *Les Fonctionnaires dans l'oeuvre de Libanius*, Paris 1994.

Pflaum 1950 – H.G. Pflaum, *Les procurateurs equestres sous le haut-empire*, Paris 1950.

Pflaum 1961 – H.G. Pflaum, *Les carrières procuratoriennes équestres sous le Haut-Empire romain vol. 1-iv*, Paris 1960–1961.

Phang 2007 – S. Phang, Military documents, languages and literacy, in: P. Erdkamp (ed.), *A companion to the Roman army*, New York 2007, 286–305.

Philipps 1970 – E.J. Philipps, The emperor Gaius' abortive invasion of Britain, in: *Historia* 19, 1970, 369–374.

Philp 1959 – B.J. Philp, Reculver: Excavations on the Roman Fort in 1957, in: *Archaeologia Cantiana* 73, 1959, 96–115.

Philp 1969 – B.J. Philp, The Roman Fort at Reculver, in: *The Archaeological Journal* 126, 1969, 223–225.

Philp 1979 – B. Philp, Dover: the gateway of England, in: *Kent Archaeological Review* 57, 1979, 160–162.

Philp 1981a – B.J. Philp, *The Excavation of the Roman Forts of the Classis Britannica at Dover 1970–1977*, London 1981.

Philp 1981b – B. Philp, Richborough, Reculver and Lympne: a Reconsideration of Three of Kent's Late Roman Shore-Forts in: A. Detsicas (ed.), *Collectanea Historica. Essays in Memory of Stuart Rigold*, Gloucester 1981, 21–30.

Philp 1990 – B.J. Philp, Excavations on the Roman villa at Folkestone, in: *Kent Archaeological Review* 99, 1990, 206–209.

Philp 2005 – B. Philp, *The Excavation of the Roman Fort at Reculver*, Dover 2005.

Piepers 1974 – W. Piepers, Teile römischer Schiffsanker vom Niederrhein, in: *Bonner Jahrbücher* 174, 1974, 561–566.

Pitts/St. Joseph 1985 – L.F. Pitts/J.K. St. Joseph, *Inchtuthil. The Roman legionary fortress*, London 1985.

Polak/Wynia 1991 – M. Polak/S.L. Wynia, The Roman forts at Vechten: a survey of the excavations 1829–1989, in: *Oudheidkundige Mededelingen uit het Rijksmuseum van Oudheden te Leiden* 71, 125–156.

Polak 2003 – M. Polak, *Alphen aan den Rijn – Albaniana 2001–2002. Een tussenrapport*, Nijmegen 2003.

Pollard 2000 – N. Pollard, *Soldiers, Cities and Civilians in Roman Syria*, Ann Arbor 2000.

Potter/Turner 1979 – T.W. Potter/R.C. Turner, The Roman fort at Ravenglass, in: T. Potter (ed.), *The Romans in north-west England. Excavations at the Roman forts of Ravenglass, Watercrock and Bowness on Solway*, Kendal 1979, 1–64.

Protheroe 1914 – E. Protheroe, *The British navy. Its making and its meaning*, London 1914.

Quesada Sanz/Kavanagh de Prado 2006 – F. Quesada Sanz/E. Kavanagh de Prado, Roman republican weapons, camps and battlefields in Spain: an overview of recent and ongoing research, in: A. Morillo/J. Aurrecoechea (ed.), *The Roman army in Hispania. An archaeological guide*, Leon 2006, 65–84.

Radnoti-Alföldy 2004 – M. Radnoti-Alfölfy, Phoenix aus der Asche. Die Liburna, ein Gründungsmonument von Constnatinopolis, in: *Sitzungsberichte der Wissenschaftlichen Gesellschaft an der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität Frankfurt am Main* 42, 2004, 52–94.

Radt 2006 – S. Radt (ed.), *Strabons Geographika, vol. 5: Kommentar, Buch I–IV*, Göttingen 2006.

Rae/Rae 1974 – A. Rae/V. Rae, The Roman fort at Cramond, Edinburgh: excavations 1954–1966, in: *Britannia* 5, 1974, 163–224.

Ranking 1826 – J. Ranking, *Historical Researches on the Wars and Sports of the Mongols and Romans in which Elephants and Wild Beasts were employed or slain*, London 1826.

Rankov 2002 – B. Rankov, Now you see it, now you don't. The British fleet in Vegetius IV.37, in: P. Freeman (ed.), *Limes XVIII, Proceedings of the XVIIIth International Congress of Roman Frontier Studies held in Amman, Jordan*, Oxford 2002, 921–924.

Rankov 2005 – B. Rankov, Roman warships in the mare externum, in: M.M. Urteaga Artigas/M.J. Noain Maura (ed.), *Mar Exterior – El Occidente atlántico en época romana*, Rom 2005, 61–70.

Rankov 2006 – B. Rankov, Ancient Mediterranean ship sheds, in: O. Grimm (ed.), *Großbootshaus – Zentrum und Herrschaft: Zentralplatzforschung in der nordeuropäischen Archäologie*, Berlin 2006, 249–265.

Rankov 2008 – B. Rankov, Roman shipsheds and Roman ships, in: R.L. Hohlfelder (ed.), *The maritime world of ancient Rome*, 51–77.

Rasor 2004 – E.L. Rasor, *English/British naval history to 1815: a guide to the literature*, Westport 2004.

Rawson 1994 – E. Rawson, Caesar: civil war and dictatorship, in: J.A. Crook et al. (ed.), *Cambridge Ancient History volume 9: The Last Age of the Roman Republic, 146–43 BC, 2nd edition*, Cambridge 1994, 424–467.

Reddé 1986 – M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire Romain*, Paris 1986.

Reed 1975 – N. Reed, Drusus and the Classis Britannica, in: *Historia* 24, 1975, 315–323.

Reidinger 1955 – W. Reidinger, Venerianus, in: *RE* II 15, 1955, 700–701-

Rice-Holmes 1907 – T. Rice-Holmes, *Ancient Britain and the invasions of Julius Caesar*, Oxford 1907.

Richmond 1936 – I.A. Richmond, Excavations at High Rochester and Risingham, in: *Archaeologica Aeliana* ser. iv 13, 1936, 170–198.

Richmond 1940 – I.A. Richmond, The Romans in Redesdale, in: M. Hope Dodds (ed.), *A History of Northumberland xv*, Newcastle upon Tyne 1940, 63–154.

Richmond 1961 – I.A. Richmond, A New Building-Inscription from the Saxon-Shore Fort at Reculver, Kent, in: *The Antiquaries Journal* 41, 1961, 224–228.

Richmond 1963 – I.A. Richmond, *Roman Britain*, London ²1963.

Richmond 1968 – I.A. Richmond, *Hod Hill II*, London 1968.

Richmond/Hanson 1980 – I.A. Richmond/W.S. Hanson, A Roman fort at Inveresk, Midlothian, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 110, 1980, 286–304.

Rigold 1969 – S. Rigold, Recent Investigations into the Earliest Defences of Carisbrooke Castle, Isle of Wight, in: *Chateau Gaillard* 3, 1969, 128–138.

Rihll 2007 – T. Rihll, *The catapult. A history*, Yardley 2007.

Riley 1869 – H. Riley, *The Mule. A treatise on the breeding, training, and uses to which he may be put*, New York 21869.

Ripl 1913 – W. Ripl, *Das Nachrichtenwesen des Altertums mit besonderer Rücksicht auf die Römer*, Leipzig 1913.

Rivet/Smith 1979 – A.L.F. Rivet/C. Smith, *The place-names of Roman Britain*, London 1979.

Roach Smith 1850 – C. Roach Smith, The Antiquities of Richborough, Reculver, and Lymne [sic] in Kent, London 1850.

Roach Smith 1852 – C. Roach Smith, Report on Excavations made upon the site of the Roman castrum at Lymne [sic], London 1852.

Roach Smith 1858 – C. Roach Smith, Report on excavations made upon the site of the Roman castrum at Pevensey in Sussex in 1852, London 1858.

Robertson 1974 – A.S. Robertson, Romano-British coin hoards: their numismatic, archaeological and historical significance, in: P.J. Casey/R. Reece (ed.), *Coins and the Archaeologist*, Oxford 1974, 12–36.

Robertson 1975 – A.S. Robertson, *Birrens* (*Blatobulgium*). Edinburgh 1975.

Robertson 1976 – A.S. Robertson, Agricola's campaigns in Scotland, and their aftermath, in: *Scottish Archaeological Forum* 7, 1976, 1–12.

Robertson 1979 – A.S. Robertson, The Bridges on Severan coins of A.D. 208 and 209, in: W.S. Hanson/L.J.F. Keppie, *Roman Frontier studies 1979: Papers presented to the 12th International Congress of Roman Frontier Studies*, Oxford 1980, 131–139.

Robinson 1881 – J. Robinson, The Roman camp near Beckfoot (Mowbray), in: *Transactions of the Cumberland and Westmoreland Antiquarian and Archaeological Society* 5, 1881, 138–148.

Robinson 2000 – D.J. Robinson, The Romans and Ireland again: Some thoughts on Tacitus' Agricola Chapter 24, in: *Journal of the Chester Archaeological Society* 75, 2000, 19–32.

Roddaz 1984 – J.M. Roddaz, *Marcus Agrippa*, Rom 1984.

Rodgers 1937 – W.L. Rogers, *Greek and Roman Naval Warfare*, Annapolis 1937.

Rösger/Will 1985 – A. Rösger/W. Will, Die Drususbrücke zu Bonn. Nochmals Flor. *epit.* 2,30,26, in: *Bonner Jahrbücher* 185, 1985, 27–39.

Rogers 1993 – I.M. Rogers, Dalginross and Dun: excavations at two Roman camps, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 123, 1993, 277–290.

Romm 1992 – J.S. Romm, *The edges of the earth in ancient thought: geography, exploration and fiction*, Princeton 1992.

Roth 1994 – J. Roth, The Size and Organization of the Roman Imperial Legion, in: *Historia* 43, 1994, 346–362.

Roth 1999 – J. Roth, *The Logistics of the Roman Army at War (264 B.C.–A.D. 235)*, Leiden 1999.

Rougé 1952 – J. Rougé, La navigation hivernale sous l'Empire romain, in: *Revue des Ètudes Anciennes* 54, 1952, 316–325.

Rowland 1974 – T.H. Rowland, Dere Street: *Roman road north from York to Scotland*, Newcastle 1974.

Rowlands 1766 – H. Rowlands, *Mona Antiqua Restaurata. An Archaeological Discourse on the Antiquities, natural and historical, of the Isle of Anglesey*, London 1766.

Royal Commission 1937 – The Royal Commission on Ancient & Historical Monuments in Wales & Monmouthshire (ed.), *An Inventory of the Ancient Monuments in Anglesey 1937*, London 1937.

Rule/Monaghan 1993 – M. Rule/J. Monaghan, *A Gallo-Roman Trading Vessel from Guernsey*, Guernsey 1993.

Rummel 2008 – C. Rummel, *The fleets on the northern frontier of the Roman empire from the 1st to 3rd century*, Nottingham 2008, diss. phil.

Rupprecht 1982 – G. Rupprecht, Grabungsbericht, in: G. Rupprecht (ed.), *Die Mainzer Römerschiffe – Berichte über Entdeckung, Ausgrabung, und Bergung*, Mainz ^{2}1982, 11–24.

Saddington 1990 – D.B. Saddington, The origin and nature of the German and British Fleets, in: *Britannia* 21, 1990, 223–231.

Saddington 2001 – D.B. Saddington, The Roman naval presence in the East, in: *Archäologisches Korrespondenzblatt* 31, 581–586.

Saddington 2004 – D.B. Saddington, C.L. in the Titulature of the Coh. II Tungrorum, in: *Britannia* 35, 2004, 244–248.

Salway 1982 – P. Salway, *Roman Britain*, Oxford ²1982.

Salinas de Frías 2007 – M. Salinas de Frías, Las guerras celtibéricas y la conquista romana del valle del Duero, in: M. Navarro Caballero/J.J. Palao Vicente (ed.), *Villes et territoires dans le bassin du Douro à l'époque Romaine*, Paris 2007, 27–43.

Salzmann 1906 – L.F. Salzmann, Documents Relating to Pevensey Castle, in: *Sussex Archaeological Collections* 49, 1906, 1–30.

Salzmann 1908a – L.F. Salzmann, Excavations at Pevensey, 1906–1907, in: *Sussex Archaeological Collections* 51, 99–114.

Salzmann 1908b – L.F. Salzmann, Excavations on the site of the Roman Fortress at Pevensey, 1907–1908, in: *Archaeological Journal* 65, 1907, 125–135.

Salzmann 1909 – L.F. Salzmann, Excavations at Pevensey, 1907–1908, in: *Sussex Archaeological Collections* 52, 1909, 83–95.

Santos Yanguanas 1988 – N. Santos Yanguanas, *El ejército y la romanización de Galicia*, Oviedo 1988.

Sauer 2002 – E. Sauer, The Roman Invasion of Britain (AD 43) in Imperial Perspective: A Response to Frere and Fulford, in: *Oxford Journal of Archaeology* 21, 2002, 333–363.

Scarborough 1998 – J. Scarborough, Medical and Biological Terminologies: Classical Origins, Norman 1998.

Scharf 1990 – R. Scharf, Die Kanzleireform des Stilicho und das römische Britannien, in: *Historia* 1990, 461–474.

Scharf 2005 – R. Scharf, *Der Dux Mogontiacensis und die Notitia Dignitatum. Eine Studie zur spätantiken Grenzverteidigung*, Berlin 2005.

Scheffer 1654 – J. Scheffer, *De militia navali veterum*, Uppsala 1654.

Schmidts 2012 – T. Schmidts, Stützpunkte der römischen Flotten in der Kaiserzeit, in: T. Fischer (ed.), *Die Armee der Caesaren. Archäologie und Geschichte*, Regensburg 2012, 354–365.

Schulz 2000 – R. Schulz, Caesar und das Meer, in: *Historische Zeitschrift* 271, 2000, 281–309.

Schumacher 1906 – K. Schumacher, Das römische Mainz, in: *Mainzer Zeitschrift* 1, 1906, 19–35.

Schwartz 1891 – W. Schwartz, Die Potamophylacia, in: *Jahrbuch für klassische Philologie* 143, 1891, 713–716.

Scott 1993 – E. Scott, *A gazetteer of Roman villas in Britain*, Leicester 1993.

Scullard 1989 – H.H. Scullard, The Carthaginians in Spain, in: F. Walbank et al. (ed.), *The Cambridge Ancient History, vol. 7.2: The Rise of Rome to 220 BC*, Cambridge [2]1989, 17–43.

Seeck 1906 – O. Seeck, *Die Briefe des Libanius*, Leipzig 1906.

Seillier 1996 – C. Seillier, Le camp de la flotte de Bretagne à Boulogne-sur-Mer (Gesoriacum), in: M. Reddé (ed.), *L'armée romaine en Gaule*, Paris 1996, 212–219.

Seillier 2007 – C. Seillier, De Gesoriacum à Bononia: bilan de trente ans de recherches archéologiques à Boulogne-sur-Mer dans les villes romaines du Nord de la Gaule, in: R. Hanoune (ed.), *Les villes romaines du Nord de la Gaule. Vingt ans de recherches nouvelles*, Villeneuve-d'Ascq 2007, 133–146.

Seyrig 1939 – H. Seyrig, Le Cimetière des marins à Séleucie Piérie, in: *Mélanges syriens offerts à R. Dussaud par ses amis et ses élèves, vol. 1*, Paris 1939, 451–459.

Seyfarth 1968 – W. Seyfarth, *Ammianus Marcellinus. Römische Geschichte, voll. 1–4*, Berlin 1968.

Sharples 1991 – N.M. Sharples, *English Heritage book of Maiden Castle*, London 1991.

Shaw 1967 – J.W. Shaw, A double-sheaved pulley block from Kenchreai, in: *Hesperia* 36, 1967, 389–401.

Shepherd 2012 – J.D. Shepherd, *The Discovery of the Roman Fort at Cripplegate, City of London: Excavations by W.F. Grimes, 1947–1968*, London 2012.

Shiel 1977 – N. Shiel, *The episode of Carausius and Allectus. The literary and numismatic evidence*, Oxford 1977.

Shotter 2000 – D.C.A. Shotter, Petillius Cerialis in Northern Britain, in: *Northern History* 36, 2000, 189–198.

Simon 1962 – H. Simon, *Roms Kriege in Spanien 154–133 v. Chr.*, Frankfurt/Main 1962.

Small 2002 – F. Small, *Richborough Environs Project, Kent: Report on the Aerial Photographic Transcription and Analysis*, Swindon 2002.

Southern/Dixon 1996 – P. Southern/K.R. Dixon, *The late Roman army*, London 1996.

Spaul 1994 – J. Spaul, *Ala[2]. The auxiliary cavalry units of the pre-Diocletianic imperial Roman army*, Andover 1994.

Spaul 2000 – J. Spaul, *Cohors[2]. The evidence for and a short history of the auxiliary infantry units of the imperial Roman army*, Oxford 2000.

Spaul 2002 – J. Spaul, *Classes Imperii Romani*, Andover 2002.

Speidel 1987 – M.P. Speidel, The Chattan war, the Brigantian revolt and the loss of the Antonine Wall, in: *Britannia* 18, 1997, 233–237.

Spratt 1993 – D.A. Spratt, The Roman period AD 70–410: Civilian activity, in: D.A. Spratt, *Prehistoric and Roman archaeology in North-East Yorkshire*, Oxford 1993, 155–160.

St. Joseph 1936 – J.K. St. Joseph, The Roman Fort at Brancaster, in: *Antiquaries Journal* 16, 1936, 444–460.

St. Joseph 1958 – J.K.S. St. Joseph, Air reconnaissance in Roman Britain, in: *Journal of Roman Studies* 48, 1958, 86–101.

St. Joseph 1969 – J.K.S. St. Joseph, Air reconnaissance in Roman Britain, in: *Journal of Roman Studies* 59, 1969, 104–128.

St. Joseph 1975 – J.K.S. St. Joseph, Auchinhove, Roman Camp, in: *Discovery and Excavations in Scotland* 1975, 5.

St. Joseph 1978 – J.K. St. Joseph, The Camp at Durno, Aberdeenshire, and Mons Graupius, in: *Britannia* 9, 1978, 271–287.

Starr 1941 – C.G. Starr, *The Roman Imperial Navy*, Ithaca ^{2}1941.

Steinmayer/MacIntosh Turfa 1996 – A.G. Steinmayer/J. MacIntosh Turfa, Effects of shipworm on the performance of ancient Mediterranean warships, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 25, 1996, 104–121.

Stickler 2002 – T. Stickler, *Aetius. Gestaltungsspielräume eines Heermeisters im ausgehenden Weströmischen Reich*, München 2002.

Stillwell 1941 – R. Stillwell (ed.), *The Excavations 1937–1939, Antioch-on-the-Orontes III*, Princeton 1941.

Stolle 1914 – F. Stolle, *Der Römische Legionär und sein Gepäck* (*Mulus Marianus*)*: Eine Abhandlung über den Mundvorrat, die Gepäcklast und Tornister des Römischen Legionärs und im Anhang Erklärung der Apokolypse 6.6*, Strassburg 1914.

Strang 1998 – A. Strang, Recreating a possible Flavian map of Roman Britain with a detailed map for Scotland, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 128, 1998, 425–440.

Strang 2007 – A. Strang, *The Distance Slabs of the Antonine Wall: The Deduction of Their Most Likely Disposition*, Edinburgh 2007.

Strobel 1984 – K. Strobel, *Untersuchungen zu den Dakerkriegen Trajans*, Bonn 1984.

Strobel 1993 – K. Strobel, *Das Imperium Romanum im „3. Jahrhundert". Modell einer historischen Krise? Zur Frage mentaler Strukturen breiterer Bevölkerungsschichten in der Zeit von Marc Aurel bis zum Ausgang des 3. Jh. n. Chr.*, Stuttgart 1993.

Stümpel 1974 – B. Stümpel, Bericht des Staatlichen Amtes für Vor- und Frühgeschichte Mainz für die Zeit vom 1. Januar 1970 bis 31. Dezember 1971, in: *Mainzer Zeitschrift* 69, 1974, 221–262.

Stylegar/Grimm 2005 – F.A. Stylegar/O. Grimm, Boathouses in Northern Europe and the North Atlantic, in: *International Journal of Nautical Archaeology* 34, 2005, 253–268.

Sutherland 1937 – C.H.V. Sutherland, Three Roman coin-hoards, in: *The Numismatic Chronicle* 5/17, 1937, 306–309.

Sutherland 1939 – C.H.V. Sutherland, *The Romans in Spain 217 B.C.–A.D. 117*, New York/London 1939.

Swan 1990 – V.G. Swan, The Twentieth Legion and the history of the Antonine Wall reconsidered, in: *Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 129, 1999, 399–480.

Syme 1958 – R. Syme, *Tacitus, voll. i–ii*, Oxford 1958.

Tabor 2008 – R. Tabor, *Cadbury Castle: The Hillfort and Landscapes*, Stroud 2008.

Thiel 1946 – J.H. Thiel, *Studies on the history of Roman sea power in republican times*, Amsterdam 1946.

Thomas 1979 – G. Thomas, Inveresk vicus excavations, in: D.J. Breeze, *Roman Scotland: some recent excavations*, Edinburgh 1979, 8–10.

Thomasson 1984 – B.E. Thomasson, *Laterculi praesidum* vol. i, Göteborg 1984.

Thompson 1982 – F.H. Thompson, Zosimus 6. 10. 2 And The Letters Of Honorius, in: *Classical Quarterly* 32, 1982, 445–462. 445

Thompson 1983 – F.H. Thompson, Excavations at Bigberry, near Canterbury, 1978–80, in: *Antiquarian Journal* 63, 1983, 232–238.

Thompson 1984 – E.A. Thompson, *Saint Germanus of Auxerre and the end of Roman Britain*, Woodbridge 1984.

Thompson 1993 – H. Thompson, Iron Age and Roman Slave-Shackles, *Archaeological Journal* 150, 1993, 57–168.

Thomsen 1951 – P. Thomsen, Die römische Flotte in Palästina-Syrien, in: *Beiträge zur biblischen Landes- und Altertumskunde* 68, 1951, 73–89.

Thorne 2007 – J. Thorne, Battle, tactics and the emergence of the limites, in: P. Erdkamp (ed.), *A companion to the Roman army*, New York 2007, 218–234.

Till 1961 – R. Till, *Tacitus. Das Leben des Iulius Agricola*, Darmstadt 1961.

Timpe 1968 – D. Timpe, *Der Triumph des Germanicus. Untersuchungen zu den Feldzügen der Jahre 14–16 n.Chr. in Germanien*, Bonn 1968.

Timpe 1975 – D. Timpe, Zur Geschichte der Rheingrenze zwischen Caesar und Drusus, in: E. Lefèvre (ed.), *Monumentum Chiloniense. Studien zur augusteischen Zeit. Kieler Festschrift für Erich Burck zum 70. Geburtstag*, Amsterdam 1975, 124–147.

Timpe 1989 – D. Timpe, Entdeckungsgeschichte des Nordens in der Antike, in: *RGA* 7, 307–389.

Todd 2004 – M. Todd, The Claudian conquest and its consequences, in: M. Todd (ed.), *A companion to Roman Britain*, Oxford 2004, 42–59.

Tovar 1974 – A. Tovar, *Iberische Landeskunde II.1*, Baden-Baden 1974.

Tranoy 1981 – A. Tranoy, *La Galice romaine. Recherches sur le nord-ouest de la péninsula ibérique dans l'Antiquité*, Paris 1981.

Trow 1990 – S.D. Trow, By the northern shores of Ocean. Some observations on acculturation process at the edge of the Roman world, in: T. Blagg/M. Millett (ed.), *The Early Roman Empire in the West*, Oxford 1990, 103–118.

Turnbull 1998 – P. Turnbull, Excavations at milefortlet 21, in: *Transactions of the Cumberland and Westmoreland Antiquarian and Archaeological Society* 98, 1998, 61–106.

Tymann 1994 – I.D. Tymann, *Munten uit Vechten. Reconstructie van de bewoningsgeschiedenis van het Romeinse fort aan de hand van de munten*, Leiden, 1994.

Uggeri 2006 – G. Uggeri, Seleucia Pieria: il porto di Antiochia sull'Oronte, in: Rivista di topografia antica 16, 2006, 143–176.

Uggeri 2009 – G. Uggeri, Seleucia Pieria, in: Luigi Padovese (Hg.), Paolo di Tarso vol. 1, Rom 2009, 167–195.

Urban 1999 – R. Urban, *Gallia rebellis. Erhebungen in Gallien im Spiegel antiker Zeugnisse*, Stuttgart 1999.

Vaillant 1890 – V.J. Vaillant, *Epigraphie de la Morine ou Inscriptions Gallo-Romaines sur pierre, metal, verre et terre-cuite*, Boulogne-sur-mer 1890.

Van Berchem 1985 – D. Van Berchem, Le port de Seleucie Pierie et l' infrastructure logistique des guerres parthiques, in: *Bonner Jahrbücher* 185, 1985, 47–87.

Van Creveld 1989 – M. Van Creveld, *Technology and War: from 2000 B.C. to the Present*, New York 1989.

Van Dockum 1995 – S.G. van Dockum, Das niederländische Flußgebiet, in: T. Bechert/ W.J.H. Willems, *Die römische Reichsgrenze zwischen Niederrhein und Mosel*, Stuttgart 1995, 77–88.

Van Es 1981 – W.A. Van Es, *Die Romeinen in Nederland*, Haarlem 1981.

Veith 1906 – G. Veith, *Geschichte der Feldzüge C. Julius Caesars*, Wien 1906

Viereck 1975 – H.D.L. Viereck, *Die römische Flotte. Classis Romana*, Herford 1975.

Vine 1886 – F.T. Vine, *Caesar in Kent. The Landing of Julius Caesar and his battles with the ancient Britons*, 1886.

Waas 1965 – M. Waas, Germanen im römischen Dienst im 4. Jh. n. Chr., Bonn 1965.

Wacher 1969 – J. Wacher, *Excavations at Brough-on-Humber* 1958–61, London 1969.

Wacher 1971 – J. Wacher, Yorkshire towns in the 4th century, in: R.M. Butler (ed.), *Soldier and Civilian in Roman Yorkshire*, Leicester 1971, 165–177.

Wacher 1974 – J. Wacher, *The towns of Roman Britain*, London 1974.

Wade 1950 – W.V. Wade, The Roman Fort at Bainbridge, Wensleydale, in: *Proceedings of the Leeds Philosophical and Literary Society 7(1)*, 1950, 1–19.

Wade 1955 – W.V. Wade, The Roman Fort at Bainbridge, Wensleydale, in: *Proceedings of the Leeds Philosophical and Literary Society 7(3)*, 1950, 153–166.

Waldock 2002 – S. Waldock, Maryport parade grounds, in: P.R. Hill (ed.), *Polybius to Vegetius. Essays on the Roman Army and Hadrian's Wall presented to Brian Dobson*, o. O. 2002, 109–123.

Walter 1955 – G. Walter, *Caesar*, Stuttgart 1955.

Ward 1901 – J. Ward, Cardiff castle: its Roman origin, in: *Archaeologia* 57, 1901, 335–352.

Ward 1908 – J. Ward, Roman Cardiff, in: *Archaeologia Cambrensis* 1908, 29–64, 227–228.

Ward 1913 – J. Ward, Roman Cardiff, in: *Archaeologia Cambrensis* 1913, 159–164.

Ward 1914 – J. Ward, Roman Cardiff, in: *Archaeologia Cambrensis* 1914, 407–410.

Wawrzinek 2014 – C. Wawrzinek, *In Portum Navigare. Römische Häfen an Flüssen und Seen*, Berlin 2014.

Webb 1906 – P.H. Webb, The coinage of Allectus, in: *The Numismatic Chronicle* 4/6, 1906, 127–171. 1 sqq.

Webster/Marvell 2010 – P.V. Webster/A.G. Marvel, Cardiff, in: B.C. Burnham/J.L. Davies (ed.), *Roman Frontiers in Wales and the Marches*, Aberystwyth 2010, 230–233.

Webster 1993 – G. Webster, *The Roman invasion of Britain*, London ²1993.

Webster 1999 – J. Webster, At the end of the world: Druidic and other revitalization movements in post-conquest Gaul and Britain, in: *Britannia* 30, 1999, 1–20.

Weerd 1977 – M.D. de Weerd, The date of Valkenburg I reconsidered: the reduction of a multiple choice question, in: B.L. van Beek et al. (ed.), *Ex horreo, Instituut voor Prae- en Protohistorie 1951–1976* (*Cingula IV*), Amsterdam, 1977, 255–289.

Wellesley 1967 – K. Wellesley, C. Taciti de vita Agricolae, ed. by R.M. Ogilvie and the late Sir Ian Richmond, Oxford ²1967, in: *Journal of Roman Studies* 59, 1969, 266–269.

Wells 2009 – C.M. Wells, The events of the summer of 56 B.C.: Caesar in Brittany and the Manche, in: W.S. Hanson (ed.), *The Army and Frontiers of Rome. Papers offered to David J. Breeze*, Portsmouth 2009, 153–162.

Welwei 1988 – K.-W. Welwei, *Unfreie im antiken Kriegsdienst, III: Rom*, Wiesbaden 1988.

Wenham/Heywood 1997 – P. Wenham/B. Heywood, *The 1968 to 1970 excavations in the vicus at Malton, North Yorkshire*, Leeds 1997.

Wilson 2006 – P.R. Wilson, A Yorkshire fort and ‘small town’: Roman Malton and Norton reviewed, in: *Yorkshire Archaeological Journal* 78, 2006, 35–60.

Wesch-Klein 1998 – G. Wesch-Klein, *Soziale Aspekte des römischen Heerwesens in der Kaiserzeit*, Stuttgart 1998.

Wheeler/Broadley 1908 – H.F.B. Wheeler/A.M. Broadley, *Napoleon and the invasion of England*, London 1908.

Wheeler 1929 – R.E.M. Wheeler, The Roman lighthouses at Dover, in: *Archaeological Journal* 86, 1929, 29–46.

Wheeler 1943 – R.E.M. Wheeler, *Maiden Castle, Dorset*, Oxford 1943.

Wheeler 2011 – E. Wheeler, Roman Fleets in the Black Sea: Mysteries of the Classis Pontica, in: *Acta Classica* 55, 2011, 119–154.

White 1961 – D.A. White, *Litus Saxonicum: The British Saxon Shore in scholarship and history*, Madison 1961.

Whyman/Howard 2005 – M. Whyman/A.J. Howard, *Archaeology and Landscape in the Vale of York*, York 2005.

Wilkes 1971 – J.J. Wilkes, The Roman legionary fortress at Carpow, Perthshire, in: S. Applebaum (ed.), *Limes VII. The proceedings of the seventh international congress held at Tel Aviv 1967*, Tel Aviv 1971, 52–54.

Wilkes 2000 – J.J. Wilkes, Roman legions and their fortresses in the Danube lands, in: R.J. Brewer (ed.), *Roman fortresses and their legions*, London 2000, 101–119.

Wilkes 2004 – E. Wilkes, *Iron Age Maritime Nodes on the English Channel Coast. An Investigation into the Location, Nature and Context of Early Ports and Harbours*, diss. phil., University of Bournemouth, 2004.

Will 1966 – E. Will, Remarques sur la fin de la domination romaine dans le Nord de la Gaule, in: *Revue du Nord* 191, 1966, 517–534.

Williams/Carreras 1995 – D.F. Williams/C. Carreras, North African Amphorae in Roman Britain: a Re-Appraisal, in: *Britannia* 26, 1995, 231–252.

Williams 1989 – D.F. Williams, The impact of the Roman amphora trade on pre-Roman Britain, in: T.C. Champion (ed.), *Centre and Periphery: Comparative Studies in Archaeology*, London 1989, 142–150.

Williams 2004 – H.P.G. Williams, Carausius. A consideration of the historical, archaeological and numismatic aspects of his reign, Oxford 2004.

Williams 2009 – C.D. Williams, *Boudica and her stories: Narrative transformation of a warrior queen*, Cranbury 2009.

Wilson 1989 – P.R. Wilson, Aspects of the Yorkshire signal stations, in: V.A. Maxfield/M.J. Dobson (ed.), *Roman Frontier Studies 1989. Proceedings of the XVth International Congress*, Exeter 1991, 142–147.

Winbolt 1925 – S.E. Winbolt, *Roman Folkestone. A Record of Excavations of Roman Villas at East Wear Bay*, London 1925.

Winterling 2003 – A. Winterling, *Caligula*, München 2003.

Wintjes 2016 – J. Wintjes, Sea Power without a Navy? Roman Naval Forces in the Principate, in: Marcus O. Jones (Hg.), New Interpretations in Naval History, Newport/Rhode Island 2016, 13–24.

Wintjes 2017 – J. Wintjes, The ghost fleet of Seleucia Pieria, in: N. Hodgson, P. Bidwell, J. Schachtmann (ed.), *Roman Frontier Studies 2009. Proceedings of the XXI International Congress of Roman Frontier Studies* (*Limes Congress*) *held at Newcastle upon Tyne in August 2009*, Oxford 2017, 699–702

Wolfson 2008 – S. Wolfson, *Tacitus, Thule and Caledonia. The achievements of Agricola's navy in their true perspective*, Oxford 2008.

Wolters 1990 – R. Wolters, Römische *Eroberung und Herrschaftsorganisation in Gallien und Germanien. Zur Entstehung und Bedeutung der sogenannten Klientelrandstaaten*, Bochum 1990.

Wood 1969 – A.M. Muir Wood, *Coastal Hydraulics*, London 1969.

Woodman/Kraus 2014 – A.J. Woodman/C.S. Kraus, *Tacitus. Agricola*, Cambridge 2014.

Wooler 1917 – E. Wooler, *The Roman fort at Piercebridge*, County Durham, London 1917.

Woolliscroft/Hoffmann 2006 – D.J. Woolliscroft/B. Hoffmann, *Rome's first frontier: the Flavian occupation of Northern Scotland*, Stroud 2006.

Woolliscroft 1994 – D. Woolliscroft, Signalling and the design of the Cumberland Coast system, in: *Transactions of the Cumberland and Westmoreland Antiquarian and Archaeological society* 94, 1994, 55–64.

Woolliscroft 2001 – D. Woolliscroft, Roman Military Signalling, Stroud 2001.

Woolliscroft 2002 – D. Woolliscroft, *The Roman Frontier on the Gask Ridge: Perth and Kinross*, Oxford 2002.

Woolliscroft 2004 – D. Woolliscroft, Excavations on the Cumberland coast at Silloth and at Finland Rigg 1994, in: R.J.A. Wilson/I. Caruana (ed.), *Romans on the Solway. Essays in honour of Richards Bellhouse*, Kendal 2004, 186–194.

Wright/Hassall 1994 – R.P. Wright/M.W.C. Hassall, Inscriptions, in: *Britannia* 2, 1971, 289–304.

Yonge 1863 – C.D. Yonge, *The History of the British Navy: From the Earliest Period to the present time, voll. i–ii*, London 1863.

Yonge/Thompson 1976 – C.M. Yonge/T.E. Thompson, *Living Marine Molluscs*, London 1976.

Young 1983 – C.J. Young, The Lower Enclosure at Carisbrooke Castle, Isle of Wight, in: B. Hartley/J. Wacher (ed.), Rome and Her Northern Provinces: Papers Presented to Sheppard Frere in Honour of his Retirement from the Chair of the Archaeology of the Roman Empire, Gloucester 1983, 290–301.

Zimmermann 1998 – M. Zimmermann, *Kaiser und Ereignis. Studien zum Geschichtswerk Herodians*, München 1998.

Zöllner 1970 – E. Zöllner, *Geschichte der Franken bis zur Mitte des sechsten Jahrhunderts*, München 1970.

Żyromski 2001 – M. Żyromski, *Praefectus Classis: The Commanders of Roman Imperial Navy during the Principate*, Poznań 2001.

Personenregister (ohne antike Autoren)

Adherbal 32, 33
Adminius 82, 83
Aebutius 234n32
Aegidius 213, 214
Aelius Optatus 230n16
Q. Aelius Tubero 63n23
M'. Aemilius Lepidus 71n66
L. Aemilius Paulus 34n32
Flavius Aetius 213
Alamanni 191
Albinovanus Pedo 72, 73, 80
Alexander der Große 123
L. Alfenius Senecio 146n92
Alfred der Große 178
Allectus 168, 169, 170, 171, 172n62, 175, 176, 177, 183, 184, 190
Angrivarii 79
anonyma (Mutter d. Agricola) 116
anonymus 1 (*optio navaliorum*) 10n11
anonymus 2 (*optio navaliorum*) 10n11
anonymus 3 (*naupegus*) 10–11n13
anonymus 4 (*gubernator*) 12n20
anonymus 5 (*praefectus classis*) 14n32
anonymus 6 (*centurio*) 126n3
anonymus 7 (*praefectus classis*) 155, 156
anonymus 8 (*tribunus legionis*) 230n15
anonymus 9 (*aquilifer legionis*) 258
Antoninus Pius 131
Arminius 97n62
Asclepiodotus 169, 170, 171
Astures 42
Atrebates 84
Attacotti 191, 198
Octavian/Augustus 1, 8, 23n60, 41, 42, 58, 59n6, 60, 71
Aulerci 44
Aurelian 162
Aurelius Corbulo 10–11n13

Q. Baienus Blassianus 15n36
Batavi 78, 80n114, 85n17, 100, 102, 103, 111
Belgae 47, 89
Bogud 41
Bonosus 163
Boudica 97, 110
Bracari 37
Brigantes 103, 104, 109
Bructeri 62, 65, 70, 72
Burgundi 163

A. Caecina Severus 72, 73
Caesar 9n7, 10n8, 11n16, 27–28n1, 31–32n16, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 74, 82n1, 85, 89, 105, 145, 156, 175, 176, 177, 191, 228, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257n27, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264
Caledonii 107n3, 115, 154, 155
Calgacus 116n39, 119
Callaeci 36, 38, 39, 40, 41
Sex. Calpurnius Agricola 135
Canninefates 103
Cantabri 42
Caracalla 147, 152, 156, 157
Carausius 145, 159, 166, 167, 168, 169, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 181, 182, 183, 184, 185, 194
Carausius II. (?) 190, 191
Carinus 164
Q. Cassius Longinus 41
Cassivellaunus 56
Catuvellauni 89
Chatti 72
Chauci 61, 62, 63, 65, 70, 94
Cherusci 65, 72, 74, 76
Claudius 12n19, 82n1, 84, 85n15, 87, 88, 89, 90, 94, 96, 106, 138n58, 145, 156, 176, 177, 245, 249, 264
Cleopatra 42n76
D. Clodius Albinus 138, 145, 146, 148
Commodus 136, 145
Constans 189, 190, 194, 198
Constantinus I. 2n4, 15–16n39, 185, 186, 187, 188, 189
Constantinus II. 189
Flavius Claudius Constantinus III. 210, 211, 212
Constantius II. 189, 190, 191
Constantius Chlorus 96n19, 167–168n31, 169, 170, 171, 175, 185, 186, 187, 188, 190

Coriosolitae 44, 47
P. Cornelius Scipio 33n26
Sex. Cornelius Dexter 15n34
P. Crassus 44, 45, 46, 47, 49
Crispinus 107
Cunobelinus 82, 85
Curtius Rufius 139n66

Daci 123, 124
Dalmater 58
Decius 159
Dicalydonas 198
C. Didius 31–32n16
Diocletian 164, 166, 168n41, 184, 185, 186–187n7
Domitian 108, 124
Cn. Domitius Corbulo 94, 95, 96
Drusus 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 73, 87, 251

Edward III. 233n29
Esuvii 44

Flavius Iovinus 195, 196
Flavius Lupicinus 191, 192
Flavius Magnus Magnentius 190, 192
T. Flavius Senilis 25–26n63
Flavius Stilicho 206, 207
Franci 161, 162, 166, 167, 181, 183, 189, 191, 193, 196, 198
Frisii 61, 62, 63, 64, 72, 78n98, 80, 251
Fullofaudes 195

Gaius 82, 83, 84, 86
Galli indomitabiles 45–46n93
Gallus 191
Germanicus 11, 61, 72, 73, 74, 75, 76, 77n92, 78, 79, 81, 87, 181, 251, 253, 257, 260, 264, 266
Gerontius 212
Geta 152, 156
Gratianus 211

Hadrian 126
Hannibal 31
Hasdrubal 31
Honorius 199, 212

Iceni 94, 97, 99
Cn. Iulius Agricola 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 121, 122, 123, 154, 155
C. Iulius Asper 146n90
Sex. Iulius Frontinus 109
Iulius Magnus 233–234n31
Iunius Dubitatus 233–234n31
D. Iunius Brutus 36, 37, 38, 43, 47, 50
Sex. Iulius Frontinus 108
Sex. Iulius Severus 131
Cn. Iulius Verus 134, 135

A. Jodl 227n2
Julian 6, 163n19, 191, 192, 193, 194, 201, 206

Karthager 29, 30, 31, 32, 33, 34

T. Labienus 47, 56
C. Laelius 31, 32
Lexovii 47
L. Licinius Lucullus 35
Lollius 60, 62
Lusitani 34, 35, 36, 38
Licinius 2n4, 15–16n39
Lingones 100

Maeatae 148, 154, 155
Magnus Maximus 201, 206, 211
Mago Barcas 31, 32, 33, 34
Marcomanni 156
Marcus 211
Marcus Antonius 42
Marcus Aurelius 135, 136, 156
Marsi 72
Maxentius 187, 188
Maximian 167, 168, 177, 184
Maximinus Thrax 159
Menapii 49, 166
M. Minucius Audens 10–11n13
Morini 49, 51, 52, 69
L. Mummius 34, 35

Nannienus 201
Napoleon Bonaparte 237
Narcissus 86
Nectaridus 195
Nero 13, 13–14n28, 97, 100

Ordovices 94, 109, 110
Osismii 44
Otho 102, 116

Parther 58
Paullus Fabius Maximus 63n23
Paulus „*catena*“ 190, 191, 192
Perennis 137
Pertinax 8–9n5, 137, 138
Peter de Veel 244n51
Q. Petilius Cerialis Caesius Rufus 104, 105, 108, 109
P. Petronius Turpilianus 99
Philippus Arabs 159, 165
Picti 191, 192, 199, 200, 205, 207
Pictones 47
A. Plautius 85, 86n18, 89, 90, 92, 93
Cn. Pompeius Magnus 31–32n16, 41
Cn. Pompeius 41
Sex. Pompeius 31–32n16
Pompullus 117n40
T. Pontius Sabinus 126
M. Porcius Cato Uticensis 229–230n14
Postumus 160, 162
Priscus 137
Probus 162, 163
Proculus 163

Redones 44
M. Roscius Coelius 100, 101

Saxones 166, 179, 180, 181, 196, 198, 199, 200, 201, 207, 211, 212
Scotti 191, 192, 198, 199, 200, 207
Sentones 47
Septimius Severus 131, 138, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 177, 187
Q. Servilius Caepio 222n20
Ser. Sulpicius Galba 35
Severus 195
Severus Alexander 157, 165
Silures 94, 109
M. Sollius Iulianus 234n32
T. Statilius Taurus 42
T. Statilius Taurus (*consul* 11 v. Chr.) 71n66
Suebi 118, 119
C. Suetonius Paulinus 96, 97, 98, 110
Sugambri 60, 61, 62, 65
Syagrius 214

Tencteri 60
M. Terrentius Varro 41
Tetricus 162
Theodosius (d. ä.) 196, 197, 198, 199, 200
Theodosius I. 196, 199, 206
Tiberius 61, 69, 70, 71, 73, 79n107, 229–230n14
Q. Titurius Sabinus 47, 49
Titus 97
Trajan 153
M. Trebellius Maximus 99, 100, 101
Trebius Verus 133, 134
Trinovantes 97

Ulpius Marcellus 136
Usipeti 60, 61, 62, 65
Usipi 108n7, 117, 118, 119

Valentinian 195
Valentinus 196, 197
M. Valerius Maximianus 156
C. Valerius Pudens 146n92
Vandali 163
P. Quinctilius Varus 71, 72
Venerianus 2n4
Venelli 44, 47
Veneti 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 253
Venutius 107
Vercingetorix 97n62
Verica 85
Verturiones 198
Verus 233–234n31
Vespasian 91, 105, 106
M. Vettius Bolanus 101, 102n81, 104, 107, 108, 109
M. Vettius Valens 89n33
M. Vicinius 60
Victor 233–234n31
Victorinus 163
M. Vipsanius Agrippa 2n7
Viriathus 36
Virius Lupus 148
Vitellius 101, 102
C. Volusenus 52, 251

Wilhelm der Eroberer 77n96

Ortsregister

Abrittus 159
Actium 2, 42n76
Adria 54n131
Alalia 34
Algeciras 31
Alphen 84
Ambleteuse 52
Aquitanien 47n97, 49
Andrecy/Seine 21–22n55
Antiochia 16n42
Athen 161n8, 191
Atlantik 4, 27, 29, 31, 34, 36, 38, 41, 43, 44, 45, 48, 49, 122, 217
Auchinhove 122n61
Autun 190

Bainbridge 150
Bar Hill 234n32
Bataverinsel 77
Bavai 194
Beachy Head 170
Beauport Park 141, 142, 143, 144
Beckfoot 127
Bedriacum 13, 101, 102, 230–231n18
Bellie 122n61
Bewcastle 148
Bigbury Camp 44–45n88, 51n119
Binchester 203
Birdoswald 126n7, 143, 162n16
Birnie 148–149n98
Birrens 148
Bishopton 132
Biskaya 41
Bodiam 142n76, 223, 224
Bonn 217n5
Bononia 212n119
Borkum 62, 63n25
Bormam 67, 68
Boulogne-sur-mer 52n121, 67, 68, 69, 84, 86, 90, 99, 125, 168, 169, 177, 185, 189n17, 194, 196, 216n3, 222, 225
Bowness 128n12
Bradwell 172, 173, 210n109
Brancaster 151, 172, 173, 209, 210
Bretagne 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51
Bridlington Bay 203, 204, 205
Brighton 170
Brough-on-Humber 204n87, 205, 205–206n92
Bruttium 212n119
Bulbury 44–45n88
Burgh Castle 172, 173, 209, 210
Burrow Walls 127, 127–128n9

Cadbury Castle 91n42
Caer Gybi 208
Caerleon 100, 147–148n94
Caernarfon 150, 206n93
Caister-on-Sea 151, 172–173n64, 173, 209, 210
Caistor St Edmund 99, 210
Caithness 122
Calchedon 190n27
Campfield 128n12
Campo Torres/Gijon 222n20
Camulodunum/Colchester 89, 90, 134n33
Canterbury 88
Cap Griz Nez 86
Cardiff 25–26n63, 209n108
Cardunock Peninsula 128n11
Carisbrooke castle 173
Carlisle 104, 109, 136, 137
Carriden 132
Carpow 150, 151, 152
Carteia 31, 32, 48
Cassiterides 45
Castlecary 133n31, 134n33
Castlesteads 143
Castro Urdiales 43
Carthago Nova 33
Chester 124, 134, 135, 147–148n94
Chichester 172–173n64
Chipiona 222n20
Cirencester 163n19
Colne 90
Conistorgis 34
Corbridge 134n37, 136, 137, 156, 157
Cramond 132, 149, 150, 151, 152, 156, 157
Cremona 230–231n18
Cripplegate/London 150n105
Cumberland 113, 114, 126, 127, 128, 129, 130

Deal 53
Derwent 205
Dolaucothi 138, 139
Dollart 63n25
Donau 59n6, 156, 157, 160, 208
Dour 53
Douro 36, 37, 38
Dover 16n41, 53, 87, 92n47, 143n80, 144, 151, 157, 169n54, 172, 173, 210n109, 216n3, 222n20, 223, 224, 225, 255, 261, 262
Dun 115–116n35
Dunnet Head 122
Dunsley 202n75

englischer Kanal 4, 27, 29, 43, 44, 45, 46, 49, 51, 55, 68n49, 82, 83, 84, 87, 94, 118, 165, 169, 170, 178, 181, 182, 189, 193, 194n41, 208, 209, 213, 217, 225, 226, 246
Elbe 27, 70
Elgin 148–149n98
Elginhaugh 113
el-Lejjun 185n3
Ems 62, 63, 70, 71, 72, 74, 75, 78, 79
Erickstanebrae 186–187n7
Esk 115–116n35, 128n10
Espichel-Outao 222n20
Etaples 21–22n55

Fair Isle 122
Farasan Islands 267
fossa Corbulonis 95
fossa Drusiana 65, 66, 69
Fectio/Vechten 69
Felixstowe 173n65
Filey 202n75, 203
Fingringhoe Wick 90n38
Firth of Clyde 110, 112n24, 113, 114, 123, 124, 131, 132, 133, 148n97, 149, 150, 152, 155
Firth of Forth 107, 110, 112n24, 113, 114, 117, 123, 124, 131, 132, 133, 148n97, 149, 150, 152, 155
Firth of Tay 112n24, 123
Fishbourne 88n27
Flamborough Head 202n75, 203
Folkestone 143n80
Forest of Dean 141

Gades/Cadiz 4, 27–28n1, 31, 32, 33, 39, 40, 42, 47n101
Galizien 27, 28, 31, 36, 43
Gallia Belgica 100, 182, 194
Gallia Lugdunensis 100
Gallia Narbonensis 19n40, 44, 48
Garonne 29
Genua 34
Straße von Gibraltar 2, 4, 27, 29, 32, 33, 34, 35, 265
Gijon 222n20
Gironde 27
Gloucester 100
Godmanchester 180
Goldsborough 202
Golf von Morbihan 48n106, 265
Grottaferrata 146n90
Guernsey 242

Haltern-Hofstatt 217n5, 218n10
Harz 159
High Rochester 133n31, 148
Hispania citerior 41, 42
Hispania ulterior 36, 38, 40, 41, 42
Hod Hill 91n42
Holkham Bay 172–173n64
Holme-next-the-Sea 172–173n64, 210
Humber 202n75, 205
Huntcliff 202, 203
Hythe 53n127

Idistaviso 77
Ilipa 31, 32
Ilerda 41
Inchtuthil 123, 125
Inveresk 132
Irische See 27
Isle of Wight 91, 92, 169, 170
Ixworth 172–173n64

Jotapata 230n17
Jütland 70, 71n63

Kalefeld 159
kantabrisches Gebirge 27
Kap Skagen 71n63
Karthago 4, 29, 30, 31, 32, 33, 34
Kirkbridge 123–124n66
Kirksteads 136, 137

Köln 194, 217n5
Konstantinopel 2n2
Korinth 34n35

La Coruña 39, 40, 43, 222n20
lacus Flevum/Zuidersee 63, 64, 66
Lanchester 133n31, 132, 134
Lincoln 99, 104
Limyra 219n14
Llyn Cerrig Bach 44–45n88
Loire 47
London 99, 170, 187n8, 196, 233–234n31
Longthorpe 91
Lord’s Bridge 44–45n88
Lugdunum 62, 145
Lusitanien 31, 34, 35, 36, 38
Lykien 23n60
Lympne 53n127, 92n47, 169n54, 172, 173, 210n109, 223, 224

Maas 95
Maiden Castle 91n42
Mainz 10–11n11, 160, 217n5, 260n40
Malton 204, 205
Maryport 127, 127–128n9, 128n10, 130
Massilia 29
Medway 89
Menai Strait 96, 97, 111n20
Mendip Hills 138, 139, 144
Menteith 123
Minho 36, 37
Misenum 2, 13n23, 14
Mittelmeer 1, 2, 3, 6, 29, 31n15, 32, 47n101, 139, 218–219n11, 219n13, 266
Moresby 127, 127–128n9, 128n10
Moron 37
Isle of Anglesey 96, 97, 110, 111, 112n24
mons Graupius 108, 109, 115–116n39, 119, 120, 121, 126n3
mons Medullus 42
mons Seleucus 190
Montrose 115–116n35
Montrose Basin 115–116n35
Moray Firth 122, 123–124n66
Moricambe Bay 127, 128n10, 130n16
Muiryfold 122n61
Munda 31–32n16
Mursa 190

Naaldwijk 95
Nene 91
Neuss 217n5
Newcastle 134, 135
Newstead 233n30
Nijmegen 125, 131, 217n5
Nikomedien 221n19
Nil 20, 59n6
Nordsee 4, 27, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 69, 70, 71, 72, 106, 178, 181, 194n41, 217, 226, 251
North Foreland 53
Numantia 38

Oceanus 3, 4, 27, 29n4, 36, 41n71, 65, 66, 80n111, 80n114, 87, 104, 106, 107, 116, 123, 153, 159n1, 185, 265, 268
Ocile 34, 35
Olisippo 37
oppidum Cassivellauni 51n119, 56
Orkney Islands 4, 121, 122
Ostia 12n19
Ostsee 61, 70, 123
Ouse 180

Pamphylien 23n60
Pas-de-Calais 86, 208
Pass of Grange 122n61
Pennines 133n29
Pentland Firth 122
Pevensey 21–22n55, 53n127, 77n97, 92n47, 172, 173, 208, 210n109, 223, 224
Pevensey Levels 223
Piercebridge 203
Ploumanac’h 139
Poole Harbour 45n90
Portchester 172, 173, 210n109
Porth Felen 44–45n88
Portus Hannibalis 31n13
Pumsaint 139
Pyrrhenäen 27

Quiberon-Bucht 48n106

Ravenglass 128n10
Ravenna 1n1, 2, 13n23, 14
Ravenscar 202n75
Reculver 92n47, 151, 172, 173, 208n102, 210n109, 223, 224
Reedham 173

Rhein 15–16n39, 27, 47, 51, 60, 61, 62, 63, 64, 65n36, 66, 67, 71, 72, 74, 76, 77, 80n114, 86, 94, 95, 98, 132, 134, 135n38, 157, 159, 167, 181, 183, 192, 193, 194, 201, 206, 208, 253
Rhone 29
Ribchester 135, 136
Richborough 53n127, 88, 169, 172, 173, 175, 196, 210n109, 223, 224
Risehow 128n10
Risingham 148
Rochester 89
Romney Marsh 170
Roomburg 95

Sandwich 53n127
Sandwich Bay 259n34
Santarém 37n52
Scarborough 202n75, 203
Seine 29, 86n19, 169
Seleucia Pieria 16, 17, 18, 19, 21, 22
Shadwell/London 222n20
Shetland Islands 4, 112n24, 115–116n39, 121n57, 122, 123
Silloth 128n12
Skinburness 128n12
Solway 109, 112, 114, 117, 126, 127, 130, 131, 132, 135, 136
Somme 21–22n55
South Downs 170
South Shields 149, 233–234n31
Spey 122n61
St Bees Head 128n10
St Peter Port 141n70, 232, 233, 239, 251
Stracathro 123
Straßburg 233–234n31
Strathearn 123
Strathmore 123

Tamouda 161n10
Tanaus 112
Taracco 161
Tartessos 29
Tay 109, 150
Tees 203
Tejo 37, 40
Themse 56, 89
Thule 107, 112n24, 121
Thurso Bay 122
Tigris 59n6
Tournai 194
Traprain Law 188
Tribola 36
Trucculensem portem/T(h)ulensem portum 121
Tyne 109, 112, 131, 135, 136

Usk 100

Vale of York 203, 204, 205
Valentia 199, 200
Valkenburg 84n13
Vechten 84n13, 217n5
Velsen 217n5, 218n10
Verona 160
Verulamium/St. Albans 112n23
Vetera 65
vicus Asterigis 45–46n93
Vienne 212
Vindolanda 126n7
Vigo 39n63

Walmer 53, 259
Walton Castle 173, 208
Wampool 123–124n66
Wantsum Channel 88, 177
Weald 141, 144, 223, 224
Weser 79
Whitby 202n75
Wroxeter 100, 103

Yare 210
York 104, 131, 134, 135, 184, 187, 203, 205, 234n32
Yorkshire 202, 203, 208

Register der militärischen Einheiten und Kommanden

alae
I Augusta Gemina Colonorum 15n34
I Sarmatarum 136
I Thracum 85n17
I Ulpia Contariorum Miliaria 223
Britannica 103n92
Gallorum Indiana 85n17
Gallorum et Thracum Classiana Invicta Bis Torquata Civium Romanorum 21n54

classes
Alexandrina 16n41, 19n49, 20n53, 22n58
Anderetianorum 21, 21–22n55, 166
Britannica 1, 8, 8–9n5, 15n36, 16n40, 16n41, 21, 68, 69, 91, 92, 103, 104, 114–115n33, 116, 117, 119, 120, 121, 126, 141, 142, 143, 144, 151, 156, 157, 165, 166, 185n4, 205–206n92, 216, 222, 223
Flavia Pannonica 14n32
Germanica 8n2, 8n4, 8–9n5, 68, 91, 103n91, 163n21
Nova Libyca 20n52
Praetoria Misenensis 13, 14n29, 17, 18n47, 19n48, 116, 165n28
Praetoria Ravennas 13, 15n36, 165n28
Sambrica 21, 21–22n55, 166
Seleucena 21, 22
Syriaca 8–9n5, 15n34, 16n42, 17, 18, 21n54, 22
cohortes
I Aelia Classica 21n54
I Aelia Dacorum Tetricianorum 162n16
I Aquitanorum Veterana 172–173n64
I Baetasiorum 210n109
I Fida Vardullorum (Antoniniana) Miliaria Equitata Civium Romanorum 133, 134, 148n97
I Thracum 85n17
I Tungrorum Miliaria Civium 126n3
I Musulamiorum 210n109
I Vangionum Miliaria Equitata 148n97
II Tungrorum Miliaria Equitata Civium Latinorum 148n97
II Thracum 85n17
II Classica Sagittaria 21n54
VI Thracum 85n17
cohortes Batavorum 85n17, 91, 103n91, 111
cohortes urbanae 19n48

dux Belgicae Secundae 209
dux tractus Armoricani 209

legiones
I Adiutrix 13, 13–14n28
I Minervia 179n80
II Adiutrix 13n24, 104, 123n63, 124, 125, 150
II Augusta 85, 86, 89, 91, 179n80, 210n109
II Parthica 154, 179n80
II Traiana Fortis 267
III Augusta 126
III Macedonica 230–231n18
IV Flavia 179n80
VI Victrix 126, 131, 132, 134, 147–148n94, 150, 154–155n124, 179n80, 205, 234n32
VII (Caesar) 44, 45, 47, 52, 55, 236
VII Gemina 126
VII Claudia 179n80
VIII Augusta 126, 179n80, 233–234n31
IX Hispania 85, 86, 89, 91, 97, 104, 125, 131
X (Caesar) 52, 230n15, 236, 258, 260n41, 261, 263
X Gemina 125
XIV Gemina 85, 86, 89, 91, 100, 102, 103, 104, 227
XVI Flavia Firma 10–11n13, 12n20
XX Primigenia Pia Fidelis 10–11n13
XX Valeria Victrix 85, 86, 89, 91, 100, 123, 124, 132, 134, 147–148n94, 160, 179n80, 230n16
XXII Primigenia 126, 179n80
XXX Ulpia Victrix 179n80
litus Saxonicum 151, 172, 173, 174, 175, 177, 207, 208, 209

naves longae
III Tigris 17n46

III *Virtus* 17n46
III *Providentia* 17n46
III *Liber Pater* 17n46
III *Salus* 17n46
numeri
Albucorum 210n109
Equitum Sarmatorum Bremetennacensium Gordianus 136n44
Exploratorum 210n109
Exploratorum Habitancenses 148n97
Fortensium 210n109
Supervenientium Petueriensium 204n87
Turnacensium 210n109

potamophylacia 20n53
praefectus orae maritimae Hispaniae citerioris 41, 42
praetoriani 19n48, 77, 89n33, 266

Register der Feldzüge und militärischen Einzelereignisse

Schlacht von Actium 1, 2
Schlacht von Alalia 34
Errichtung des Antoninuswalles 131, 132, 133

Bagaudenunruhen 166
Bar-Kochba-Aufstand 15n34, 131
Bataveraufstand 80n114, 103
Bedriacum
Erste Schlacht von 102
Zweite Schlacht von 230–231n18
Belgae
Feldzug des Caesar 44, 45
bellum Neronis 100, 101, 102
Zug des Bogud 41
Boudica-Revolte 97, 98, 99, 110
Eroberung von Boulogne-sur-mer 168
Brigantes
Feldzug von 69 103
Feldzüge des Q. Petilius Cerialis 104, 106
Britannien
Entsendung des Flavius Lupicinus 191, 192
Eroberungen unter Claudius 91
Feldzug des Ulpius Marcellus 136, 137
Invasion Caesars 55 v. Chr. 51, 52, 53, 54, 55, 81, 236, 237, 238, 240, 241, 242, 243, 244, 249, 250, 251, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265
Invasion Caesars 54 v. Chr. 10n10, 50, 55, 56, 57, 81, 177, 235, 236, 237, 249, 251, 252, 253, 255, 264
Invasion des Claudius 43 n. Chr. 85, 86, 87, 88, 89, 90, 177, 245, 268
Invasionsvorhaben des Augustus 27–26 v. Chr. 58, 59, 60
Invasionsvorhaben des Gaius 40 n. Chr. 82, 83, 84
Britannisches Sonderreich
Entstehung 167
Fall des Britannischen Sonderreiches 86n19
Invasionsversuch des Maximinus 167, 168
Invasion des Constantius 169, 170, 171, 175, 177
Bructeri
Feldzug des Tiberius 5 v. Chr. 69, 70
Bürgerkrieg
Caesar gegen Senat und Pompeianer 31–32n16, 41
Carinus gegen Diocletian 164
Constantinus gegen Licinius 2, 15–16n39
Otho gegen Vitellius 14n20, 19n48, 102, 116, 117
Septimius Severus gegen Clodius Albinus 138, 145, 146
Vitellius gegen Vespasian 102

Caledonia
Feldzug des Agricola 106, 107, 109, 110, 112, 113, 114, 115, 116, 119, 120, 123, 124
Feldzug des Constantius Chlorus 185, 186, 187
Feldzug des Septimius Severus 131, 145, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 177, 187
Feldzüge von M. Vettius Bolanus, Q. Petilius Cerialis, Sex. Iulius Frontinus 108
Caledonii
Unterwerfung durch Septimius Severus 154
Aufstand gegen Septimius Severus 155
Callaeci
Feldzug des D. Iunius Brutus 36, 37, 38, 43
Feldzug Caesars 38, 39, 40, 41, 43, 81, 265
Eroberung von Camulodunum 89
Cantabri und Astures
Feldzug des Titus Statilius Taurus 42
Feldzug des Augustus 42, 43
Usurpation des Carausius II. 190, 191
Schlacht von Carteia 31, 32, 33, 34, 48, 265
Fall von Carthago Nova 33

Chauci
Feldzug des Corbulo 47 n. Chr. 94, 95
Feldzug des Drusus 12 v. Chr. 61, 62, 63, 64, 65, 66
Feldzug des Drusus 11 v. Chr. 65, 69
Chatti
Feldzug des Germanicus 15 n. Chr. 72
Cherusci
Feldzug des Drusus 11 v. Chr. 65, 69
Feldzug des Germanicus 15 n. Chr. 72, 73, 74, 75, 81, 87
clades Variana 71
conspiratio barbarica 195, 196, 197, 198, 199, 200
Usurpation des Constantinus III. 210, 211, 212
Einrichtung des Küstenschutzes in Cumberland 127, 128, 129, 130

Dakereinfall 85/86 n. Chr. 123, 124
Seeschlacht in den Dardanellen 2

Franci
Zug des Jahres 260 n. Chr. 161, 162
Frisii
Unternehmung des Drusus 12 v. Chr. 61, 62, 63

Gallisches Sonderreich 161, 162
Germanien
Feldzug des Germanicus (16 n. Chr.) 10n10, 11, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 253, 257, 260, 264, 266
Feldzug des Maximinus Thrax 159
Feldzug des Tiberius 12 n. Chr. 71, 72
Niederlage des Lollius 60, 61
Usurpation des Gerontius 212

Hadrianswall
Errichtung 126, 127, 128, 129, 130
erneute Inbetriebnahme 133

Iceni, Silures und Ordovices
Feldzug 94
Schlacht von Ilerda 41
Schlacht von Ilipa 31
Isle of Wight
Landung des Vespasian 91, 92
Isle of Anglesey
Landung des Suetonius Paulinus 96, 97, 250
Landung des Agricola 110, 111, 112

Belagerung von Jotapata 230n17
Zerstörung von Korinth 34n35

Schlacht bei Lugdunum 145
Lusitanien
Feldzug des L. Mummius 34, 35
Krieg gegen Viriathus 36
Feldzug des D. Iunius Brutus 36

Maeatae
Aufstand gegen Septimius Severus 154, 155
Unterwerfung durch Septimius Severus 154
Unternehmungen des Virius Lupus 148
Usurpation des Magnus Magnentius 190
Usurpation des Magnus Maximus 201, 206
maritimae civitates
Unterwerfung durch P. Crassus 44
Erhebung 45, 46
Veneterfeldzug Caesars 9n7, 10n8, 10n10, 11n16, 45–46n93, 46, 47, 48, 49, 50, 252, 253, 265

Markomannenkriege Marc Aurels 156
Marsi
Feldzug des Germanicus 14 n. Chr. 72
Schlacht am Medway 89
Schlacht am *mons Graupius* 108, 119, 120
Schlacht am *mons Seleucus* 190
Schlacht im Golf von Morbihan 48, 49, 265
Schlacht von Munda 31–32n16
Schlacht bei Mursa 190

Eroberung von Numantia 38

Ordovices
Feldzug des Agricola 77 n. Chr. 109, 110, 111, 112
Ostsee
Fernerkundungsunternehmen des Tiberius 61, 70, 71

Piraterie
Bekämpfung 19, 23
Bekämpfung durch Carausius 166, 167, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 194
Usurpation des Priscus 137, 138

Rätienfeldzug des Probus 278 n. Chr. 163
Rheinmündungsgebiet
amphibische Unternehmung des Julian 15–16n39, 192, 193, 194
Unternehmung des Stilicho 206, 207

Saxones
Feldzug des Theodosius d. ä. 199, 200, 201
Überfälle von 409 n. Chr. 211, 212
Einrichtung der Stanegate-Grenze 125

Thule
Erkundungsfahrt unter Agricola 120, 121, 122, 123

Meuteri der Usipi 117, 118, 119
Usipeti und Sugambri
Feldzug des Drusus 12 v. Chr. 61, 62, 63, 66
Feldzug des Drusus 11 v. Chr. 65, 69

Schlacht bei Vienne 212

Quellenregister

AE
1927, 180 16n41
1960, 28 165–166n29
1996, 425 17n46
2008, 1754 165–166n29

Amm. Marc.
14.5.8 190n27
15.6.1 190n27
18.2.3–4 15–16n39, 193n36
20.1.1 192n32
20.9.9 192n34
27.8.1–9.1 195n43
27.8.1 195n44, 197n56
27.8.5 198n57
27.8.4 198n58
27.8.7 196n50
27.8.10 196n51
28.3.1–8 195n43
28.3.7 196n52, 200n70
28.3.9 200n70
30.7.9–11 195n43
30.7.10 196n53
28.3.8 189n19

App. *Hisp.*
10.56 34n34
10.57 34n36, 34n37, 35n38, 35n40, 35n41
10.59 35n43
10.63 36n46
10.71–73 36n48
10.74 36n47

Aur. Vict. *Caes.*
33.2 161n12
33.3 161n9
39.20 178n76, 181n89
39.38 168n41
39.39 168n40
39.40 169n46

Beda *HE*
3.25 202n75

Bell. Afr.
54.1 230n15

Bell. Alex.
48–64 41n73

BMC
4 Antoninus Pius 1971–1974, 1993–1998 133n29
BMC 5 Severus 269, 351, 353 153n118

Caes. *civ.*
1.37–55 41n72
1.59–87 41n72

Caes. *Gall.*
2.34.1 44n86, 44n87
3.7.2–4 45n92
3.8.1 44–45n88
3.8.2 46n94
3.9.1 9n7, 10n10, 11n16, 47n101, 253n12
3.9.8–9 46n96
3.10.2 46n95
3.11.2 47n99
3.11.3 47n97, 47n98
3.11.4 47n100
3.12.1–2 47n102
3.12.2–3 47n103
3.12.3 48n104
3.13.1–4 48–49n108
3.14.1 48n104
3.14.2 48n107
3.14.4 48–49n108
3.14.5–7 49n109
3.15.1 48n107
3.15.4 49n110
3.16.4 49n111
3.17.1–19.6 49n112
3.20.1–27.2 49n113
3.28.1–29.3 49n114
4.1.1–19.5 51n118
4.20.1 45n89, 52n123, 254n18
4.20.3 250n7
4.21.1–2 251n8

Caes. *Gall.* (*fortges.*)
4.21.4 50n115
4.22.4 239n44
4.22.5 254n16
4.23.1 52n124
4.23.2 53n125
4.23.3 53n126
4.23.4 255n21
4.23.5 240n46, 240n47
4.23.6 241n48
4.24.1–26.5 53n128, 258n32
4.24.1 259n36
4.24.2 251n9, 258n31
4.24.3 259n37
4.25.1 261n42, 262n45, 262n46
4.25.2 259n39
4.26.1 176n69
4.26.2 235n36, 259n35
4.26.3 256n25
4.26.4 239n45, 244–245n52, 263n47, 263n48
4.26.5 255n20
4.28.1 52n124, 53n129
4.29.2 258n30
4.29.3 54n132
4.29.4 254n17
4.30.1 254n17
4.31.3 50n117, 54n133
4.32.1 254n19
4.32.2 254n19
36.3–37.1 235n37
5.1.1 10n10, 55n134
5.1.2 228n7, 253n15
5.1.5 252n11
5.2.2 50n116, 55n135, 252n11, 258n31
5.8.2 55n136, 236n40, 237n41, 253n14
5.8.3 255n22
5.8.4 249–250n3, 253n13, 253n14
5.8.5 237n42
5.8.6 55n137
5.10.2–3 55n138
5.11.2 55n139
5.11.7 56n140
5.13.2 28n2
5.21.2–6 51n119, 56n141
5.22.4 56n145
5.23 235n34

Caes. *Hisp.*
32.6 31–32n16
37.3 31–32n16

Chron. Min.
1.236 189n21

Chronogr. A. 452 p. 646.7
201n74

Cic. *Att.*
4.16.7 56n143
Cic. Att. 4.18.5 56n143

Cic. *Font.*
11 44n85

CIL
II 3556 42n77
III 1919 157–158n137
III 3202 136n45
III 3228 160n4
III 3385 136n45
III 7327 165n28
V 6632 230n16
VI 920–923 89n37
VI 1643 155n129
VI 3137 17n46
VI 41277 14–15n32
VII 13 25–26n63
VIII 5180 154–155n124
VIII 7030 20n52
VIII 8934 15n34
X 3440a 17n46
X 3443 17n46
X 3615 1n1
X 3625 1n1
X 3636 17n46
X 5829 126n4
XI 3737 17n46
XI 6107 165n28
XI 6327 201n74
XII 395 89n33
XII 686 157n136, 165n28, 165–166n29
XII 1050 103n91

XIII 3540 165–166n29
XIII 3543 165–166n29
XIII 3544 165–166n29
XIII 3546 165–166n29
XIII 3564 16n41
XIII 6712 10n11
XIII 6714 10n11
XIII 6780 160n3
XIII 11861 10–11n13
XIV 2506 146n90
XIV 2516 146n90
XIV 4468–4470 14–15n32
XIV 5341 15n36
XIV 5383 15n36
XIV 5406 15n36
XVI 76 223
XVI 126 164n23
XVI 128 164n24
XVI 152 165n28

Claud.

8.31–33 199n65
22.189–245 206n95
22.253–255 207n96
25.416–418 207n98
28.439–460 206n95

Cod. Theod.

10.23.1 22n56
11.16.5 189n17

Dig.

37.13.1 13n25
50.6.7 10n12

D.C.

39.52.2 27–28n1
43.31.3 31–32n16
37.52.1–54.1 38n58
37.52.1 38n59
37.52.4 38n61
37.53.2 39n62, 39n64, 39n65
37.53.4 39n63, 40n66, 41n69
39.40.1 45n92
39.40.3 47n101
39.40.4 47n102
39.40.5 47n101
39.41.1–2 48–49n108
39.43.4 49n109
39.43.5 49n111
39.45.1–7 49n112
39.46.1–4 49n113
39.51.1 52n121
48.45.1 3, 41n74
49.38.2 58n1
51.6.3 42n76
51.8.5 42n76
51.10. 42n76
51.20.5 42n77
53.22.5 42n79, 58n2
53.25.2 58n3
53.25.5–8 42n80
53.26.4–5 60n11
54.11.2 60n12
54.20.4–5 60n13
54.32.1 62n21, 62n22
54.32.2 61n16, 63n25, 63n27, 66n42
54.32.3 62n17, 63n23, 64n28, 64n30
54.33.1 65n35
54.33.3–4 62n18
56.24.6 71n66
56.25.2–3 71n66
59.21.3 83n9
59.22.1–2 84n14
59.25.1–2 82n3
59.25.2 83n8
60.19.2 86n20
60.19.3 86n21
60.19.4 88n26, 88n28, 256n26, 257n28
60.19.5 86n22
60.20.1–2 117n40
60.21.4 89n34
60.21.5 89n36
60.23.1 89n35
60.30.1 97n63
66.20.2 118n44, 120n49
72.16.2 136n43
73.8.1–6 136n46
73.9.2 137n52
73.9.2a 137n51
74.4.1 137n54
76.6.1 138n57
76.5.4 148n95
77.10.6 148n96
77.11.1 152n111

D.C. (*fortges.*)
77.13.1 153n115
77.13.2 154n120
77.13.3 153n116
77.15.2 154n123
77.11.1–16.5 151n110
77.15.2 155n125
77.29.1 153n117
78.1.1 156n131, 156n132
79.34.2 154n122

Eun. *Hist.*
12 M 15–16n39, 193n36

Eutr.
9.8 161n9
9.21 166n33, 167n34, 167n35, 182n90
9.22 168n39, 169n46

Expos. mundi
59 27–28n1

FGrH 100
F 28 161n8

FIRA
132, 26–28 17n45

Flor. *epit.*
1.33.7 29n4
1.33.12 36n49, 36n50
1.45.16 27–28n1
2.13.75 31–32n16
2.33 42n79, 42n80
2.30.26 67n43

Gildas *de exc.*
20.1 213n120

Hdn.
3.8.2 145n89
3.14.1 152n112
3.14.2 152n114
3.14.1–15.3 151n110

Heges.
5.15.1 199n63, 199n64, 200n69

Hier. *chron.*
A. Abr. 2387 196n53

Hist. Aug. *Gall.*
12.6 161n8
13.7 2n4
13.8 161n8
13.6–8 161n8
13.6–10 161n8

Hist. Aug. *Claud.*
8.2 161n8
8.4 161n8
9.2–9 161n8

Hist. Aug. *Pert.*
2.2 9n5
3.8 137n55

Hist. Aug. *Prob.*
9.2 95–96n57
18.5 163n21

Hist. Aug. *Maximin.*
13.3 159n1

Hist. Aug. *quatt. tyr.*
12.1–15.8 163–164n22
15.1 163n21

Hor. *carm.*
1.31.13–16 58n5
1.35.29–30 27–28n1, 58n5
3.5.1–4 58n5
4.5.19 23n60
4.14.45–46 59n6
4.14.47–48 59n6

IAM
2.1 55 161n10

IDRE
2.445 156n130

IGRRP
3.718 23n60
3.719 23n60
3.721 23n60

ILS
696 187n10
2283 230–231n18
8942 187n10
9221 165n28

InscrIt
1 1 17 17n46

Iord. ***Rom.***
308 196n53

J. BJ
3.166 230n17
5.269 260n41

Jul. ***ep. ad Ath.***
279d–280c 15–16n39, 193n36
280a 193n37
280b–c 193n38
282c 190n27

Juv. ***Sat.***
2.160–161 121n57

Leo ***taktika***
const. 19.1–2 3n5
const. 19.45 24n61, 241n49
const. 19.46 24n62, 241–242n50
const. 19.47 24n62

Lib. ***or.***
18.82–87 15–16n39, 193n36
18.83 193n39
59.137 189n18
59.139 189n20
59.126–135 189n21

Lib. ***ep.***
370 190n27

Liv.
27.19.1 31n12
28.30.2 31–32n16
28.30.5–16 32n18
28.30.3–4 32n19
28.30.5–6 32n21
28.30.8–9 32n22
28.30.7 32n23
28.30.10 33n24
28.30.15–17 33n25
28.36.1–2 33n27
28.36.4–13 33n28
28.37.1–2 33n29
28.46.7–8 34n30
37.46.4 34n32
28.37.10 34n31
43.3–4 31–32n16

Liv. perioch.
56.1 36n49
55.10 36n50
139.1 65n36
140.1 65n34

Lyd. ***Mens.***
1.27 15–16n39

Nemes. ***Cyn.***
69–70 164n23

Nennius ***hist. Britt.***
27 206n93

Not. dign. ***occ.***
1.34 209n104
1.36 207n99
5.65 206n93
5.132 207n99
26.12–31 207n99
37.13–38 209n104
38.6–18 209n105
38.8 21–22n55
42.23 21–22n55
152.3 166n30
156.42 166n30

Oros. ***hist.***
6.21.1 42n79, 42n80
7.22.7–9 161n9, 161n11
7.22.8–9 161n10
7.41.2 161n13, 162n15

P.Euphr.
11 10–11n13, 12n20

Paneg. in Mess.
147–150 27–28n1

Paneg.
2.5.2 199n61, 201n71
2.5.4 199n62
6.7.2 185n5
8.6.1–7.3 168n43
8.12.1 181n88
8.12.1–2 167n34
8.12.2 167n37
8.14.3 167–168n38
8.14.3–5 169n47
8.14.4 169n49
8.15.1 169n48, 169n52, 170n57
8.15.2 171n58
8.15.5 169n53, 170n55
8.15.5–6 169n51
8.16.1–2 171n59
8.17.1 170n55
10.13.5 181n88
11.7.1 167n36

Plin. *Ep.*
10.74.1 221n19

Plin. *nat.*
4.97 63n25
4.19.109 68n49
4.23.122 68n49
4.102 28n2, 107n6
5.76 27–28n1
32.1.4 14n29, 216–217n4

Ptol. *Geogr.*
2.3 112n24, 203n81

Plut. *Galb.*
15.3 13n24

Plut. *Caes.*
11.1–12.4 38n58
12.1 40n67
23.2 27–28n1
38.1–4 54n131

Plut. *Cat. Mi.*
9.2 229–230n14

Pol.
1.26.7 14n29, 216–217n4
1.37.1–2 87n25
6.10.3 217–218n6
10.37.7–8 31n12
31.22 34n32

Prop.
2.27.5–6 58n5

R. Gest. div. Aug.
13.1 42n81
26.1 42n78
26 71n65

RHP
97 165–166n29

RIB
66 92n47, 165–166n29, 223
103 163n19
430 150n106
583 136n44
589 135n41
594 135n44
595 136n44
653 10–11n13
946 137n48
1132 134n37
1138 147–148n94
1142 137n48, 137n49
1185 162n16
1234 149n100
1235 148n97
1243 148n97
1280 230n16
1281 230n16
1322 134n22
1340 165–166n29
1421 133n31
1542 142n78
1912 230n16
1944 126n7, 143n80, 165–166n29
1945 126n7, 143n80, 165–166n29
2034 137n47, 137n49
2091 142n78
2096 142n78
2149 133n31

2224	162n16
2225	162n16
2226	162n16
2291	172n61
2238	162n16
2241	162n16
2251	162n16
2261	162n16
2287	162n16
2296	162n16
2421.43	186–187n7
2426.1	233–234n31
2427.2	233–234n31
2428.1	233n32
2428.4	233n30
2445.16	233n32
2448.3	25–26n63
2459.65	162n16
2460.71–75	154–155n124
2466	172–173n64
3036	142n78
3123	112n23
3364	126n3
3499	132n25

RIC

5.1 Postumus 30, 76, 214–217	160n5
5.2 Carausius 55–84, 268–277	179n80
6 London 133–145	187n8
7 1.2.21	187n8
6 London 129	187n9
7 Trier 121	189n22
8.283	189n22

RMD

1.78	186n6

Schol. ad Jul. orat.

2.95c	190n25

Sil.

17.637	27–28n1
3.597–600	107n3
3.594–598	121n57

Socr. *HE*

2.13.4	189n21

Soz. *h.e.*

7.13.10	206n93

Stat. *silv.*

5.2.142–149	107n5

Steph. Byz.

B 170 Billerbeck	212n118
B 176 Billerbeck	212n118

Str.

2.5.8	59n7, 60n8, 60n10
3.2.5	23n60
3.3.1	36n49, 37n52, 37n53, 37n54
3.3.4	37n51
3.3.7	37n55
3.5.11	45n91
4.5.1	28n2
4.5.2	52n121, 138n60
4.5.3	56n144, 59n7, 60n8
7.1.3	62n20
7.1.13	63n26

Suet. *Iul.*

18.1–2	38n58
20–21	42n80
54.1	38n58

Suet. *Aug.*

23	60n13
98	23n60

Suet. *Cal.*

19.3	82n3
44.2	82n2
46.1	82n3, 84n10, 222n21
47.1	82n3

Suet. *Claud.*

1.2	65n32, 65n37, 66n40
17.1	85n15
17.2	85n15
20.3	12n19

Suet. *Nero*

18.1	97n61

Suet. ***Vesp.***
4 91n41

Suet. ***Tit.***
4.1 97n63

Synk.
467.15–28 161n8

Tac. ***Agr.***
7.1 116n37, 116n39
7.3 100n75
10.2 28n2
10.4 116n39, 121n58
12.5 85n15
13.1 57n147
13.2 82n7
16.3 100n70
16.4 101n80
16.5 109n8
17.1 104n96, 109n9
17.2 109n10
18.2 110n14, 111n17
18.3 110n15, 111n18, 112n24
18.4 110–111n16, 111–112n21, 116n39
20.2 112n22
21.1 112n22
22.1 110n12
22.2 113n26
22.2–3 112n24
23.1 112n24, 113n25
24.1 110n12, 113n27, 113n29, 114n31
25.1 114n30, 114n32, 114–115n33, 115–116n35, 116n36
25.1–2 116n39
25.2 115n34, 119n47
28.1 118n41
28.2 118n42
28.3 118n43
29.1 116n39
29.2 112n24
30.1 116n39, 119n46
30.4 119n46
30–32 119n45
34 119n45
38.2 121–122n59
38.3–4 116n39
38.3 120n50, 120n51, 120n52, 122n60
38.4 112n24

Tac. ***Ann.***
1.10 60n13
1.49.3–51.1 72n70
1.60.1 72n72, 73n73, 73n75, 73n76
1.63.1 74n79, 74n82, 75n84
1.63.1–68.1 74n80
1.69.1 74n81
1.70.1 75n86, 75n87
2.5.1 41n70, 76n88, 76n89, 76n90, 87n24, 244–245n52
2.6.1 10n10, 11n15, 77n94, 77n97, 78n99, 251–252n10, 253n14, 257n29, 260n40
2.8.1 65n37, 66n41, 79n103
2.8.2 78n100
2.8.3 78n101
2.8.4 78n102
2.12.1 79n104
2.16.1 77n91
2.23.1 79n106
2.24.1 12n17, 73n77, 79n107, 79n108, 79n109, 80n110, 255n24
2.25.1 79n108, 80n112
2.26.1 80n113
11.18.1 94n51
11.19.1 94n52
11.19.4 94n53
11.20.1 95n57, 96n59
11.20.3 139n66
14.29–30 110n15
14.29.4 96n59, 250n4
14.30.1 96–97n60
14.32.3 97n61
14.30.1–40.1 97n62
14.38.1 97n63
14.38.2 98n64

Tac. ***Hist.***
1.6.2 13n24
1.9.2 103n92

1.43.2	103n92
1.52.1	100n74
1.56	85n17
1.58.1	103n91
1.59.2	100n73
1.60.1	100n75, 101n76, 101n77, 101n78, 101n80
1.61.1	103n92
1.66	85n17
1.87	13–14n28, 19n48
2.11	100n71
2.22.3	8–9n5
2.32.1	103n92
2.37.1	103n92
2.57.1	101n79, 103n92
2.59.2	102n84
2.65.2	101n76
2.97.1	102n83, 102n85
2.100.1	103n92
3.1.2	103n92
3.13.1	13n26
3.22.2	103n92
3.41.1	103n92
3.44.1	102n86
3.50.3	13n24
3.55.1	13n24
4.15.1	103n91, 103n92
4.46.2	103n92
4.79.3	9n5, 68n51, 103n92
5.22.1–23.1	80n114

Theophr. ***HP***

5.4.4–5	217–218n7

Tib.

3.7.147–150	58n4

Val. Fl.

1.7–9	106n1

Veg. ***mil.***

2.25.2–4	230n17
3.5	24n62, 242n49
4.32.1–3	217n6

Vell.

2.46.1	27–28n1
2.97.1	60n13
2.105.1–3	70n57
2.105.1	70n58
2.106.1	70n60
2.106.3	70n61, 70n62, 71n64
2.114.2	229–230n14
2.121.1	71n66, 71n67, 72n68

Verg. ***Ecl.***

4.6–7	168–169n44

Tab. Vindol.

841	52n123
346	233n30

Zon.

12.26	161n8
12.29	163n17
13.6	190n25

Zos.

1.39.1	161n8
1.40.1	161n8
1.42.1	161n8
1.66.2	163n17, 163n18
1.68.3	163n17, 163n20
2.15.1	188n11
2.22.1–2	15–16n39
3.5.2	15–16n39, 193n36
4.12.2	196n53
6.3.1	211n110, 211n112
6.5.2	211n112
6.5.3	212n114, 212n116
6.10.20	212n117